



NIELS ACKERMANN / LUND13, «LOOKING FOR LENIN», LES EDITIONS NOIR SUR BLANC, AUSSTELLUNG 20. 10.–23. 12., COALMINE, WINTERTHUR

FOTO-TABLEAU

Lenin nach dem Fall 3/5

Die Sowjetunion hat der Ukraine ein so gewichtiges wie lastendes Erbe hinterlassen – in Gestalt zahlreicher Monumente, die landauf, landab an die Helden des Sowjetkommunismus erinnerten. Nach der Erlangung der Unabhängigkeit zeigten sich starke regionale Differenzen im Umgang mit den Statuen und Büsten: Während man sie im Osten des Landes weiterhin bewahrte und pflegte, wurden sie anderswo zerstört, an weniger auffällige Standorte verbracht, oder sie verschwanden in Privatsammlungen. In der Westukraine schlossen sich sogar einige grössere Städte zusammen, um ihre Standbilder gemeinsam im Meer zu versenken. Diesen lädierten Lenin-Kopf fand Niels Ackermann im Magazin des Nationalhistorischen Museums von Dnipropetrovsk. Man würde ihn dort gern ausstellen, erfuhr der Fotograf, aber es fehle an den nötigen Geldmitteln.

Gerechtigkeit im digitalen Zeitalter

Personalisierte Daten – eine Frage der Solidarität

Gastkommentar
von FELIX GUTZWILLER und ANDREAS MÜLLER

In einer zunehmend digitalen Welt vervielfachen sich die über jeden Einzelnen verfügbaren Informationen. Die neuen Informationen ermöglichen es vor allem, Differenzen auszuleuchten. Wir gehen in Richtung einer fragmentierten Gesellschaft, die hochauflösend ist. Wir selbst und unsere Gesellschaft werden so auf neue Weise vermessen, und wir tragen selber zur aktiven Vermessung bei. Mit personalisierten Daten lässt sich nicht nur die gegenwärtige Situation präziser beschreiben, es können auch Prognosen über die künftige Entwicklung abgeleitet werden.

Solidarität beruht nun aber zu einem grossen Teil auf dem «Schleier des Nichtwissens» bezüglich der Betroffenheit in der Zukunft, und dieser Schleier löst sich im digitalen Zeitalter immer weiter auf. Es stellen sich drängende Fragen: Wie steht es künftig um das Gerechtigkeitsverständnis, um die soziale Struktur und um die Solidarität? Wie nehmen Menschen durch den Gebrauch ihrer Daten Bezug aufeinander? Sinkt die Zahlungsbereitschaft z. B. bezüglich Prämien von Gesunden, wenn transparent wird, welche medizinischen Folgekosten riskanter Verhaltensweisen mitgetragen werden? Steigt neben der Eigenverantwortung dank einfacherem Austausch auch die Mitverantwortung? Wo liegen die Potenziale und Risiken, etwa im sensiblen Gesundheitsbereich?

Im Kern enthält die Lebensvermessung das Versprechen, die Patienten zu ermächtigen, mit Gesundheitsexperten einen Dialog auf Augenhöhe zu führen. In Verbindung mit der Vernetzung über Social Media fördert sie zudem die Bildung von Wissensgemeinschaften unter den Patienten. Es könnten so auch neue Bande der Solidarität entstehen. Die Vielzahl von Daten, die erhoben und gesammelt werden, zeichnen ein Gesundheitsprofil jedes Patienten und ermöglichen effizientere Behandlungen. Dies führt für den Einzelnen zu mehr Lebensqualität. Ob die Lebensvermessung dem Einzelnen zu einer grösseren Autonomie verhilft, kann aber auch kritisch hinterfragt werden. Die Allgegenwart personenbezogener Daten könnte zu Ohnmacht gegenüber vermehrter Überwachung führen. Während im Verhältnis zwischen Patient und Arzt mittels Lebensvermessung eine Informationssymmetrie hergestellt werden könnte, könnte auf gesellschaftlicher Ebene Gegenteiliges der Fall sein. Denn oft ist Big Data geprägt von Informations- und Transparenzsymmetrie: Der Beobachtete lebt in einer ständigen Unsicherheit, ob jemand von seinem Verhalten

Notiz nimmt und ihn belangen könnte. Im Zuge einer verstärkten Vermessung könnten neue Diskriminierungen auftreten. Denn Daten dienen nicht einfach der Beschreibung von Sachverhalten. Im gesellschaftlichen Kontext werden aus deskriptiven Daten normative Daten. Normative Daten übersetzen die sozialen Erwartungen an «richtige» Leistung, «richtiges» Verhalten oder «richtiges» Gesundheitsbestreben. Selbstvermessung basiert auf Annahmen über Normalität und zwingt damit gleichzeitig zu Konformität. Es entsteht eine zunehmende Peer-to-Peer-Vergleichs-Neigung. Die Bereiche des Lebens, die sich nur in qualitativen Dimensionen abbilden lassen und zugleich auch Grundlage für positive soziale Wahrnehmungen sein könnten, geraten gleichzeitig automatisch in den Hintergrund.

Umgekehrt ergeben sich durch die zunehmende Vermessung und Verknüpfung von Daten auch Chancen: Wenn Differenzen und unterschiedliche Ausprägungen dank Daten einfacher sichtbar werden, lassen sich für spezifische ähnlich betroffene Gruppen auch neue Lösungen finden. Eine positiv verstandene Verstärkung des Verursacherprinzips weg vom Giesskannenprinzip lässt der Selbstverantwortung in der Gesellschaft eine neue, mitgestaltende Rolle zukommen.

Über diese Chancen und Risiken muss öffentlich diskutiert werden. In der Sozial- und Gesundheitspolitik läuft die Diskussion ungeachtet dieser Entwicklungen noch weitgehend in traditionellen Bahnen. Zu den Institutionen, bei denen der gemeinsame Durchschnit noch immer prägend ist, gehört u. a. das Gerechtigkeitsverständnis in der heutigen Form des Sozialstaats mit den durch verschiedene Formen von Solidaritäten geprägten Sozialversicherungen. Das sind Lösungen für die Organisation des gesellschaftlichen Zusammenlebens unterschiedlich ausgestatteter Individuen in der bisherigen, grobkörnigen Welt. Vieles von dem, was den Menschen und der Gesellschaft bisher Halt gegeben hat, droht im heutigen, zunehmend digitalen Zeitalter aber zu zerbröckeln. Wo sind künftig neue Formen der Solidarität gefragt, die Eigenverantwortung und Verantwortung für andere einbeziehen? Wie ist die Solidarität zu organisieren in der fragmentierten, digitalen Welt? Diese Fragen betreffen alle Bürger und sollten auch von politischen Parteien endlich energisch angegangen werden.

Felix Gutzwiller, ehemaliger Ständerat, ist emeritierter Professor für Präventivmedizin an der Universität Zürich und Präsident der Stiftung der Santitas-Krankensversicherung. Andreas Müller ist Politikberater und war Vizedirektor bei Avenir Suisse.

Das künftige Auto-Auto

Träume vom Selbstfahren

Gastkommentar
von MANFRED SCHNEIDER

«Das selbstfahrende Auto kommt» – der Orakelspruch aus dem Mund von Kfz-Herstellern, IT-Ingenieuren, Softwarespezialisten, Politikern und Journalisten liegt uns fast täglich im Ohr. Viele gute Aussichten fahren ihm voraus: Es wird keine Staus, keine Parkplatznöte, keinen Smog-Husten, keine Unfälle mehr geben, und die Versicherungsprämien werden sinken. Und sollten doch Unfälle passieren, dann werden wir unschuldig gewiesen sein.

Oder vielleicht doch nicht? Zwar hat der deutsche Bundesrat die Strafen für Handy-Gebrauch am Steuer erheblich verschärft. Aber wird diese Strafe auch für das Nachschlagen in den Handbüchern gelten? Das wäre fatal, denn mehrere Studien haben ergeben, dass viele Autofahrer die heute bereits installierten Assistenzsysteme ihrer Fahrzeuge gar nicht nutzen, weil sie deren Funktionen nicht beherrschen.

Zwar bieten einige Autobauer Fahrsicherheitstrainings an, bei denen auch der Umgang mit den Assistenzsystemen gelehrt wird, aber nur ein Bruchteil der Käufer nimmt daran teil. Schon geistern Hilferufe durch Internetforen wie «Kann mir einer verraten, wie ich den blind spot sensor aktiviere?». Und nicht nur in der Imagination der Krimiautoren machen sich bereits russische Hacker daran, die sensible Elektronik des selbstfahrenden Autos zu knacken, um neue Spielarten des Auftragsmordes zu üben.

Das «selbstfahrende Auto» wird gewiss ein Wunderding elektronischer Technologie werden. Aber alle Kameras mit Fisheye-Objektiven, Radarsysteme, Lidarsensoren und Computer für Einparkhilfen, Spurhalter, Staupiloten setzen Fahrer voraus, die diese Features im Prinzip verstehen, an- und abstellen können. Schon hat BMW eine Driving Experience Academy eingerichtet, und so manche Universität wird sich bald überlegen, ob sie unter den vielen neuen Studiengängen nicht auch noch den Bachelor «autonomes Fahren» einrichtet.

Denn bis die letzte Stufe der Automatisierung erreicht ist, die manche Prognostiker für die Zeit nach 2040 ansetzen, sind noch viele komplexe Programme und raffinierte Bauteile zu entwickeln. Ein wenig müssen wir auch den Kosmos umrühren, damit die intelligenten Sensoren sich nicht täuschen: Zwar wird es kein Problem sein, Mittelstreifen sichtbar zu halten oder in Tunnels Navigationshilfen einzubauen oder auch den Nebel zu verschuecken. Allerdings muss auch das Unvorhersehbare abgeschafft werden. Jetzt bereits zählen zu den Planern dieses utopischen Systems neben Designern und Technikern auch Ethiker, KI-Ingenieure und Strassenbauer. Gemeinsam

wollen sie das unvollkommene Produkt der Evolution namens Autofahrer in Serien von Sensoren und Algorithmen frisch implementieren.

Auch die Werbespezialisten müssen neue Wörter und Bilder erfinden. Das Wort «autonom», das die Eigenschaften des zukünftigen Autos anpreist, löst endlich die trügerische Semantik der Freiheit ab, die uns bisher zum Autokauf verlockte. Von BMW hiess es: «Entdecken Sie Freiheit und Fahrerfreude», Mercedes rief: «Freiheit ist ansteckend», VW ergänzte die Charta der Menschenrechte: «Fahren ist Freiheit», oder Volvo rief auf zur Mission «Freiheit neu entdecken». Und in den mitlaufenden Werbespots sahen wir blitzende Autos durch Serpentincurven und darin jugendliche Fahrer, die das Freiheitsglück abstrahlten. Künftig bestaunen wir neue Exemplare glücklicher Passagiere in einer Auto-Lounge, wo sie das tun, was sie immer am liebsten tun, nämlich Filmserien anschauen.

Das künftige Auto-Auto ist allerdings nicht autonom, sondern ist vernetzt mit der Cloud und hängt an der elektronischen Datenschnur, oder sogar am Wohlwollen der Herstellerfirma, die das Fahrzeug von ferne steuert. Vor wenigen Wochen konnte man lesen, dass die Firma Tesla einigen Kunden in Florida, die im Auto vor dem Hurrikan «Irma» flohen, unerwartete Hilfe zukommen liess. Fahrern, die in Teslas elektrisch angetriebenen Modellen S Sedan oder X SUV den Stürmen enteilten, stellte die Firma kostenlos zusätzliche Leistungen ihrer Batterie zur Verfügung, die sie noch einmal weitere vierzig Meilen aus dem Gefahrenbereich brachten. Und zwar erfolgte diese milde Gabe über ein drahtloses Software-Upgrade. Allerdings zeitlich befristet.

Das magische Glück, das dem Gast im eigenen Auto blüht, ist das Geschenk der künstlichen Intelligenz. Um sie aber auch zu lieben, muss die Technik Menschengestalt annehmen. Längst hören wir auf die Stimmen der Navigationsgeräte und plaudern mit den Sprechassistenten Siri und Alexa. Auch im autonomen Auto lebt ein hilfsbereiter sprachmächtiger Dämon, der auf Befehle lauert. So kann die Werbung die veraltete Freiheits-Semantik durch anthropomorphe Sichanschniegern ersetzen. Das autonome Auto wird nämlich, wie die Werbung lockt, «lernfähig, mitdenkend, proaktiv, empathisch» sein. Es wird unseren Musikgeschmack erraten und die gewohnte Temperatur einstellen. Und es wird bisweilen Mitleid haben, wie Teslas X SUV. Doch auf der höchsten Empathiestufe, die endlich um 2050 erreicht sein mag, wird es erkennen, dass wir am liebsten selbst fahren können wollen.

Manfred Schneider ist emeritierter Professor für deutsche Literaturwissenschaft an der Ruhr-Universität Bochum. 2013 erschien «Transparenzraum».