

2018

Das andere Jahrbuch

GERHARD WISNEWSKI

verheimlicht

vertuscht

vergessen

Was 2017 nicht in der Zeitung stand

KOPP

hängendes Werbeplakat gehalten.

Kurz: Ein solches Fahrzeug kann Sie auch umbringen: »Ich bin der stolze Besitzer eines 2015er-Tesla SP90D, den ich mit allen verfügbaren Optionen gekauft habe«, schrieb ein *YouTube* – Nutzer am 15. Oktober 2015 unter sein Video. »Es ist das beste Auto, das ich je besessen habe, und ich liebe es sehr. Ich besitze auch eine Menge Tesla-Aktien. Heute erhielt mein Auto das erwartete Software-Update der Version 7, und ich war bestrebt, den Autopiloten in der Nähe meines Hauses auszuprobieren. Nach einigen Sekunden freihändiger Fahrt brach die Hölle los. ... Kurz darauf kam mir ein anderes Auto entgegen. Ich kann nur erraten, was als Nächstes passiert ist. Mein Auto fuhr plötzlich nach links, überquerte die doppelte gelbe Trennlinie und fuhr direkt darauf zu. Hätte ich nicht schnell reagiert, um das Lenkrad in die entgegengesetzte Richtung zu reißen, hätte ich vielleicht seinen Weg gekreuzt« (siehe *YouTube* – Video »Tesla Autopilot tried to kill me!«, 15.10.2015). Dabei hatte ja kein Mensch diesem Fahrer eine freihändige Spritztour empfohlen – wahrscheinlich auch Tesla nicht. Sondern natürlich hatte sich das Unternehmen abgesichert. »Was sagt das Handbuch?«, fragte ein Videonutzer unter einem *YouTube* – Filmchen eines anderen geschockten Tesla-Fahrers: »Achtung! Die automatische Steuerung ist eine Hands-on-Funktion: Sie müssen immer die Hände am Lenkrad halten.«

Das Auto reift beim Kunden

Nicht nur Software, sondern auch das Auto reift nämlich beim Kunden – wie die berühmte Banane. Die Käufer werden einstweilen als Testfahrer eingespannt, die in Habachtstellung am Lenkrad sitzen müssen, um gegebenenfalls rechtzeitig einzugreifen und den Fehler anschließend zu melden – von wegen »Fahrkomfort«. Und wenn etwas schiefgeht, dann heißt es: Ihr Pech – haben Sie nicht die Bedienungsanleitung gelesen? Die Bedienungsanleitungen fordern ausdrücklich, dass der verantwortliche Insasse das Fahrzeug überwacht, um jederzeit eingreifen zu können. Das heißt, dass man praktisch die ganze Zeit über die Hände am Lenkrad und die Füße an den Pedalen haben muss, wie ein Fahrlehrer bei einem Fahranfänger. Mit anderen Worten ist »Autosteer« gar kein »Autosteer«. Ein solches Fahrzeug ist weder rechtlich noch technisch ein selbstfahrendes Vehikel, sondern höchstens ein Gefährt mit Fahrassistenzsystemen. Genau das ist der Trick, mit dem derartige Fahrzeuge zurzeit überhaupt zugelassen werden: Dem Publikum gegenüber sprechen die Medien von »selbstfahrend«, während der Wagen in Wirklichkeit auf Schritt und Tritt vom Fahrer überwacht werden muss. Da kann man natürlich auch gleich selbst steuern. Das ist schließlich auch viel sicherer, als die ganze Zeit passiv zu warten, ob der Computer oder die Sensoren einen Fehler machen. Beim Fußball ist ein Feldspieler schließlich auch viel mehr im Geschehen als ein Torwart, der nur manchmal eingreifen muss.

Erkenntnis = Selbsterkenntnis

Funktionieren kann das selbstfahrende Auto deshalb nicht, weil vergessen wurde, dass Fahrzeuge dafür eine wichtige Fähigkeit brauchen: nämlich Kognition. Wenn man einmal alle Vorgänge und Fähigkeiten zusammenzählt, die beim Autofahren gebraucht werden, dann kommt man nicht umhin zuzugeben, dass ohne Erkenntnis und Urteilsvermögen gar nichts geht. Um wirklich autonom fahren zu können, müssen Fahrzeuge ihre Umwelt begreifen und kognitiv erfassen, wie ein Mensch auch. Durchdenkt man beispielsweise den oben erwähnten Unfall, stellt man fest, dass man dafür lauter kognitive Begriffe benötigt:

- So »erkannte« der Todes-Tesla zwar eine große, weiße Fläche – nicht aber, dass sich diese vor ihm bewegte und deshalb wohl kein Schild sein konnte.
- Die Abmessungen der Fläche hatte der Bordcomputer wohl auch nicht »begriffen«, sonst wäre ihm »klar« gewesen, dass das Auto nicht unter dem Schild hindurchpassen würde.

Der Staat am Steuer

Daran sehen wir, dass ein solches Auto nicht ohne Kognition auskommt. Wirklich selbstfahrende Autos dürfen also nicht nur anhand einiger Sensoren reagieren (= Reflexe), sondern müssen das Gesamtbild begreifen, beurteilen und anschließend reagieren (= Denken). Heute können sie die vielen Sensordaten aber noch nicht zu einem sinnvollen Bild zusammenfügen – und anschließend »ein Urteil fällen« können sie schon gar nicht. Solange das nicht möglich ist, werden sie auch nicht sicher selbst fahren können, weil sie auf primitive »Wahrnehmungen« primitiv reagieren. Und selbst wenn: Die Frage ist natürlich, ob wir ein solches »erkenntnisfähiges« Auto überhaupt wollen – denn »Erkenntnis« heißt gleichzeitig natürlich auch »Selbsterkenntnis«. Dann könnte ein solches Fahrzeug vielleicht auch ein eigenes Bewusstsein, eine eigene Identität, einen eigenen Willen und eigene Interessen entwickeln – verbunden mit all den Verwirrungen und Konflikten, die wir schon aus einschlägigen Science-Fiction-Romanen kennen. Denn diese Interessen müssen ja nicht unbedingt mit denen des Fahrers übereinstimmen. Wollen Sie in Zukunft also ernsthaft mit Ihrem Auto über das Fahrziel diskutieren?

Wobei das ja noch nicht alles ist. Denn aufgrund der prinzipiell fehlerhaften Software müsste auch das »Auto-Ich« prinzipiell »gestört« sein. Wo ein Windows-Computer abstürzt, könnte ein solcher fahrbarer Untersatz womöglich »verrückt« spielen und Ausfälle, epileptische Anfälle oder Psychosen entwickeln. Typisch ist auch das Einfrieren, psychiatrisch übersetzt: der Stupor. Fehlerbehaftete oder fehlprogrammierte Systeme, die autonom handeln können, können nun einmal immense Schäden anrichten. Wollen wir das wirklich? Und müssen wir dann den ADAC, den Psychiater oder ein Sondereinsatzkommando rufen? Erschaffen die Autohersteller hier etwa ein Frankenstein-

Monster auf vier Rädern – den ersten wirklich autonomen (aber nicht fehlerfreien) Roboter? Egal: Politik und Industrie »fahren« plötzlich darauf »ab«, als wäre das Ganze der lange gesuchte Stein der Weisen. Das selbstfahrende Auto muss plötzlich her – koste es, was es wolle. Was beweist, dass es hierbei nicht um Fahrkomfort geht (der ist ohnehin trügerisch), sondern darum, schnellstmöglich eine Technologie zu entwickeln und unters Volk zu bringen, bei der – anders als bei bisherigen Autos – letztlich der Staat am Steuer sitzt.

Anarchie auf Rädern

Denn schließlich sind herkömmliche Kraftfahrzeuge nichts weiter als Werkzeuge der Anarchie, nicht wahr: Kaum sitzen wir am Lenkrad, fühlen wir uns frei und unbeobachtet und können überall hinfahren – wohin wir möchten. Früher sahen auch Politiker im Auto ein Verkehrsmittel der individuellen Freiheit. 1965 zum Beispiel sagte der damalige Verkehrsexperte der SPD, Helmut Schmidt: »Jeder Deutsche soll den Anspruch haben, sich einen eigenen Wagen zu kaufen« – und diesen natürlich selbst zu steuern, was denn sonst. »Das Auto symbolisiert Freiheit und Abenteuer«, sagt der Psychoanalytiker Micha Hilgers: »Je mehr wir uns eingebunden fühlen, desto mehr suchen wir solche Nischen auf« (*Die Zeit*, online, 18.06.2003). Aber Einsteigen, Anlassen und Losfahren, ohne irgendjemanden zu fragen – das geht ja gar nicht. Jedenfalls nicht unter dem Merkel-Regime. Für den Staat hat das schließlich den Nachteil, dass ein solches Fahrzeug schwer zu kontrollieren ist. Bei Bahn, Schiff und Flugzeug gibt es dagegen vorgeschriebene Wege und registrierte Tickets. Beim Auto aber nicht. Wenn der Fahrer das Pedal durchdrückt, kann er, wenn es dumm kommt, auf über 200 Kilometer pro Stunde beschleunigen und das Weite suchen. Ja, wer will denn so etwas? Der Staat jedenfalls nicht. Denn Freiheit, Unberechenbarkeit und Unabhängigkeit sind den Regierenden nun einmal suspekt.

Tesla hat die NASA vorn...

Oder leide ich etwa unter Verfolgungswahn? Bestimmt. Denn mit dem Staat haben zum Beispiel Tesla und der Konzern von Elon Musk natürlich überhaupt nichts zu tun. Na gut: Bis auf die 4,9 Milliarden Dollar staatliche Subventionen vielleicht, die Musk für seine Unternehmen einstrich. Außerdem zählte die *Los Angeles Times* »die günstige Arbeitskraft von Gefängnisinsassen« dazu, »mit der [der Musk-Konzern] Solarcity den deutschen Wettbewerber Solarworld für einen Staatsauftrag in Oregon austach – Teil eines Politskandals, der den dortigen langjährigen Gouverneur das Amt kostete« (laut *Manager Magazin*, online, 04.06.2015). Schließlich wären da noch rund 5,5 Milliarden Dollar Staatsaufträge von NASA und US-Luftwaffe an die Musk-Firma SpaceX: »Der jüngst erschienenen Musk-Biografie ist zu entnehmen, wie erleichtert der mit hohem Risiko

agierende Unternehmer zu Weihnachten 2008 war, als die NASA überraschend 1,6 Milliarden Dollar für SpaceX gewährte – nachdem sie Musk kurz zuvor erlaubt hatte, zur Rettung von Tesla Geld von SpaceX zu leihen« (*Manager Magazin*, ebenda). Wie praktisch: Geld von der NASA für Tesla über den Umweg SpaceX! Das *Manager Magazin* nannte Elon Musks Firmenkomplex deshalb sogar ein »Stasi-Imperium« – Pardon: »Staatshilfe-Imperium«. Tja – Weihnachten ist eben nicht gleich Weihnachten: Für die einen gibt's Milliarden, für die anderen Terroranschläge.

Das Staatshilfe-Imperium

Eine Frage: Gab es den warmen Geldsegen etwa ohne jede Gegenleistung oder Verpflichtung? Oder schlummert in den modernen Bordcomputern vielleicht irgendetwas? Vielleicht eine Wanze, ein Wurm oder ähnliches Getier, das nur darauf wartet, im richtigen Moment zum Leben zu erwachen? Oder geht es darum, ganz einfach die Technologie des »selbstfahrenden Autos« voranzutreiben, um dem Bürger auch hier das Steuer aus der Hand zu nehmen? Und ob: SpaceX, Tesla und die anderen Musk-Unternehmen gehören zu den strategischen Neugründungen des US-Imperiums, die zu wichtig sind, um sie dem Zufall oder dem freien Markt zu überlassen. Wie beispielsweise auch Microsoft, Apple, Facebook, *Wikipedia*, *YouTube*, Amazon und andere mehr. Sie alle dienen dem einen Ziel, nämlich Know-how und Technologien zu monopolisieren, den Wettbewerb plattzumachen und anschließend ganze Märkte und letztlich die Welt zu beherrschen. Man stelle sich nur einmal vor, in Zukunft nur noch bei Amazon einkaufen zu können. Was wird uns dann wohl blühen? Aber genau darauf arbeitet dieses Unternehmen hin. Und auch Amazon wird schließlich massiv staatlich subventioniert, und zwar durch großzügig geduldete Steuerflucht. Oder sollte man sagen: durch staatlichen Steuerverzicht? Nur so kann es sein explosionsartiges Wachstum finanzieren.

Wagniskapital von der CIA

Denn all diese Mega-Konzerne gehören zur globalen Staatsräson und zur globalen strategischen Planung, wonach es nur noch allmächtige Monopole geben soll. Alles und jedes ist dann unter Kontrolle. Aber nicht doch: Das sind doch alles Verschwörungstheorien! Vielleicht bis auf die Tatsache, dass Musk eine schillernde Figur seinen Freund nennt, nämlich einen gewissen Michael Griffin. Griffin war nicht nur der Direktor der NASA (2005 bis 2009), zu einer Zeit also, als diese Tesla Geld über SpaceX zukommen ließ, sondern davor war Griffin Chef einer CIA-Firma, von der Sie bestimmt noch nie etwas gehört haben, nämlich von In-Q-Tel. Denn ob Sie es glauben oder nicht: Die CIA vergibt systematisch Wagniskapital und investiert in futuristische Firmen in den Bereichen Software, Biotech, Elektronik, Hardware, Sensoren und anderen mehr. Mit

anderen Worten fördert In-Q-Tel sogenannte »James-Bond-Technologien«, woher auch der Firmenname rührt – nämlich von dem legendären Bond-Ingenieur »Q«. Laut *Washington Post* »hat praktisch jeder US-Unternehmer, – Erfinder oder – Wissenschaftler, der sich mit der Analyse von Daten beschäftigt, schon einmal einen Anruf von In-Q-Tel bekommen oder wurde von seinem Mitarbeiterstab gegoogelt« (15.08.2005). Und wenn In-Q-Tel nicht anruft, fragen viele High-Tech-Erfinder in den USA von sich aus bei dem CIA-Unternehmen nach, ob dort nicht Interesse an ihrer Erfindung und einem Investment bestünde. Den Business-Plan kann man angeblich ganz einfach auf der In-Q-Tel-Website hochladen. Logischerweise können die Technologien anschließend auch von der CIA genutzt werden: Schon im Jahr 2005 hatte In-Q-Tel laut *Washington Post* »in mehr als 75 Unternehmen investiert und der CIA mehr als 100 Technologien eingebracht, von denen die meisten sonst nicht einmal von der Behörde in Erwägung gezogen worden wären«. Mit anderen Worten: Die CIA mausert sich klammheimlich zu einer Holding für lauter kleine und größere Unternehmen, die einem James Bond und einem Mister »Q« zur Ehre gereicht hätten. Dazu sollen beispielsweise auch Google und Facebook gehören – zwei Konzerne, die praktisch alles über uns wissen, insbesondere über diejenigen, die dort treudoof ihr Privatleben eintippen: »Wie die CIA Google machte«, lautete beispielsweise eine Überschrift auf der Nachrichten-Website *medium.com*. Dort wurde eine gewisse Dr. Bhavani Thuraisingham zitiert, die in den 90er-Jahren des zurückliegenden Jahrhunderts ein gewaltiges Datenprojekt für die CIA, NSA und das zentrale Direktorium der Geheimdienste geleitet haben soll. Dabei habe man über den Computerwissenschaftler Jeffrey Ullman »einige vielversprechende Studenten« unterstützt: »Einer von ihnen war Sergey Brin, der Gründer von Google« (siehe: »How the CIA made Google«, *medium.com*, 22.01.2015).

Nächster Halt: Polizeipräsidium

Ein anarchistisches Werkzeug wie das Auto erregt unausweichlich das Interesse der »Intelligence Community«. Zwar können auch herkömmliche Autos schon kontrolliert und überwacht werden, zum Beispiel durch Kennzeichenleser an den Autobahnen oder durch Ortung der Handys ihrer Fahrer. Aber wer diese Überwachung partout nicht will, muss nur das Handy ausschalten und Landstraßen benutzen – schon ist er weg vom Überwachungsfenster. Jedenfalls in einem fahrbaren Untersatz des vergangenen Jahrhunderts. Aber viel besser wäre es natürlich, wenn man ein Fahrzeug nicht nur lückenlos überwachen, sondern auch von außen steuern könnte: Verfolgungsjagden, Banküberfälle, Entführungen – alles wäre aussichtslos. Der Staat würde einfach einen Code benutzen, um sich in den Bordcomputer einzuklinken. Dort würde er ein neues Ziel einprogrammieren – sagen wir: »Polizeipräsidium« –, und das wäre es dann mit der Flucht. Ach ja: Die Türen würde er natürlich auch verriegeln. Der türkische Präsident Erdogan beispielsweise hätte im Rahmen seiner Massenverhaftungen 2016 per Computerbefehl nur