



Donnerstag, 29. Januar 2026, 16:00 Uhr
~13 Minuten Lesezeit

Massenandrang der Abwesenden

Digitale Auslastungsanzeigen sind mehr als ein smarter Service, der Auskunft über die Menschendichte an bestimmten Orten gibt; die grafische Farbgebung vermittelt subtil das misanthropische und falsche Weltbild einer überbevölkerten Erde.

von Nicolas Riedl
Foto: Rawpixel.com/Shutterstock.com

Mit der Verstädterung kam das Phänomen der

Menschenmassen auf. In der psychologischen und soziologischen Erforschung des damals noch neuen anthropologischen Phänomens kam der Mensch, das Individuum, meist schlecht weg. Gustav Le Bon etwa attestierte dem Menschen eine schwindende Intelligenz im Verhältnis zur Größe der Masse, in welcher er sich aufhält. Die Geringsschätzung des Individuums hat sich bis in die heutige, technologisch geprägte „Crowd-Science“ gehalten, auch wenn sie nicht mehr so unverhohlen ausformuliert wird. Ein Phänomen, bei dem das manische Quantifizieren, Objektivieren und Erfassen der Massen zutage tritt, sind digitale Auslastungsanzeigen. Diese Technologie erlebte mit der Corona-PsyOp ihren Boom, denn mit ihr gab es nun ein informatives Interface über die getrackten Massen für die Massen. Mithilfe dieser Veranschaulichung der Menschendichte an bestimmten Orten war der einzelne Mensch dazu angehalten, sich anhand dieser Grafiken von betroffenen Lokalitäten fernzuhalten. Nach Corona haben sich diese Auslastungsanzeigen gehalten, normalisiert und sogar noch ausgeweitet. So operiert die Deutsche Bahn etwa zwecks „Fahrgastlenkung“ mit ihrer auf Lichtsensor-Technik basierenden Fahrgastauslastungserfassung „DB Lightgate“ in etlichen S-Bahn-Netzen. Anhand von grün, gelb und rot eingefärbten Waggons auf der Bahnsteiganzeige soll die „Fahrgastmasse“ sich entsprechend den noch freien Plätze am Bahnsteig platzieren. Es handelt sich hierbei um die digitale Lösung für ein Problem, welches ohne den Missbrauch digitaler Endgeräte, der Smartphones, in dieser Form nicht entstanden wäre. Dass Menschen sich in der Bahn und an anderen öffentlichen Orten

ungleichmäßig und nicht zum Wohle aller verteilen, ist weitestgehend zurückzuführen auf deren mentale Abwesenheit im analogen Raum – durch exzessive Smartphone-Nutzung. Menschen, die sich durch ihre Endgerät-Versunkenheit von der Wirklichkeit abkapseln, gleichen abwesenden Anwesenden, leerstehenden Avataren, die – vorgeblich – durch äußere Reize gelenkt werden müssen. Die Auslastungsanzeigen, die den „Menschenverkehr“ optimieren sollen, kommen als nützliche Alltagshelfer daher, vermitteln jedoch eine menschenfeindliche Subbotschaft: „Der Mensch ist unmündig, muss gelenkt werden, und in der Vielzahl ist er schlecht, deswegen die rote Farbe.“ Eine Rückkehr zu einem humanistischen Welt- und Menschenbild bedarf der Rückeroberung der analogen Wirklichkeit sowie der Wiedererlangung der Körper- und Geistesgegenwart in ihr.

„Ich will keine Smart-City, ich will smartere Menschen“ (PTK, Rapper).

Bus und Bahn in der Rushhour geben mir Rätsel auf. Genauer die Menschen in ihnen. Ich beobachte etwa vom Bahnsteig aus die durchgängig begehbar U-Bahn-Züge und wundere mich. Denn die Menschen stehen eng aneinander im Türbereich. Der Durchgangsbereich indes ist fast menschenleer. Im Grunde genommen bestünde gar keine Notwendigkeit, dicht wie in einer Ölsardinenbüchse gedrängt beieinander zu stehen. Und dennoch tun es die meisten Menschen. Warum verteilen sie sich nicht gleichmäßig, frage ich mich. Ich für meinen Teil begebe mich immer

in das Wageninnere, um möglichst vielen Fahrgästen nach mir Platz zu machen. Mehr noch: Ich könnte es mir gar erst nicht vorstellen, im Türbereich stehen zu bleiben, wenn ich doch wahrnehme, dass noch weitere Menschen am Bahnsteig den Zug betreten müssen.

Dabei kommt mir das Bild von Armeisenschwärmen in den Sinn. Wieso gelingt diesen kleinen Tieren mit Leichtigkeit das, wofür viele von uns Menschen eine Durchsage des U-Bahn-Fahrers benötigen, der darum bittet, im Wageninneren durchzugehen und aus der Lichtschranke zu treten? Warum laufen auf den Public Screens in öffentlichen Verkehrsmitteln **infantile Erklärvideos** (<https://www.manova.news/artikel/zur-unmundigkeit-animiert>), die den Fahrgästen zeigen, wie sie sich richtig am Bahnsteig und in den Fahrzeugen verteilen?

Fahrgastlenkung

Wie bei nahezu allen Problemen des 21. Jahrhunderts werden die Lösungen auf der rein technischen Ebene gesucht. So auch bei dem oben beschriebenen Phänomen. Die mangelnde Bewusstheit – ich spreche hier explizit nicht von Dummheit –, wenn es darum geht, sich in Bus und Bahn gleichmäßig, zum Nutzen aller Fahrgäste, zu verteilen, ist innerhalb der öffentlichen Verkehrsunternehmen nicht allein den Fahrzeugführern bekannt. Die dadurch verursachten Verspätungen schlagen in Verkehrsbetrieben selbstredend auch anderweitig zu Buche. Entsprechend hat die Deutsche Bahn ein Echtzeit-Auslastungserfassungssystem namens **DB Lightgate** (<https://lightgate.deutschebahn.com/lightgate-de>) entwickelt, welches bereits in zahlreichen deutschen S-Bahn-Netzen zum Einsatz kommt. Hierbei werden den Fahrgästen auf den Anzeigetafeln am Bahnsteig die einzelnen Zugwagons in unterschiedlich Farben angezeigt. Hat ein Wagon einen niedrigen, grünen Streifen, so ist er nahezu menschenleer. Wird der Wagon bis

zur Hälfte mit gelber Farbe angezeigt, ist er mittelstark ausgelastet, und ein bis obenhin rot gefüllter Streifen besagt, der Wagon ist proppenvoll. Anhand der Anzeige sollen die Fahrgäste sich vorab so am Bahnsteig positionieren, dass sie in die noch grünen oder auch gelben Waggons zusteigen und die roten entsprechend meiden.

Die Technologie hinter Lightgate ist bestechend simpel. Auf der **Unternehmensseite**

(<https://lightgate.deutschebahn.com/lightgate-de/Produkt/Technologie#13400952?>) wird sie wie folgt beschrieben:

„DB Lightgate basiert auf einem modularen Sensorsystem, das in der Bahninfrastruktur installiert wird und die Wagen der vorbeifahrenden Züge mit Lichtsignalen durchleuchtet. Die Funktionsweise folgt dabei einem einfachen physikalischen Prinzip: Je mehr Fahrgäste und Gepäck im Wagen sind, umso weniger Licht durchdringt den Wagen. Herzstück der Hardware sind präzise kalibrierte Sensoren mit unterschiedlichen Sender- und Empfängereinheiten. Alle eingesetzten Sensoren erfassen synchron verschiedene Messwerte für den vorbeifahrenden Zug. Das sind zum Beispiel die Position der Fenster und Wagen und natürlich die Auslastung. Das Messergebnis sind hochauflösende Wagenquerschnitte, aus denen unsere fortschrittlichen Algorithmen Auslastungsdaten berechnen (...).“

Wir haben es folglich sogar mit einer datenschutzsicheren Technologie zu tun, die keine personenbezogenen Daten der Fahrgäste erfasst, was aufgrund des Deutschland-Tickets und der überwiegenden Nutzung von online erworbenen Fahrscheinen ohnehin obsolet wäre. Somit könnte man leicht geneigt sein, diese Erfindung als dankenswerte Innovation zu begrüßen, deren **Erfinder** (<https://www.zukunftnahverkehr.de/magazin/lightgate-hat-enormes-potenzial-13084970/>) die Probleme der Zeit erkannt und gebannt haben. Doch damit umgeht man die eigentliche

Kernfrage:

Warum sind so viele Menschen derart „unsmart“ geworden, dass eine solch smarte Technologie überhaupt notwendig wird?

Weiter heißt es unter dem Punkt „Fahrgastlenkung (<https://lightgate.deutschebahn.com/lightgate-de/Use-Cases/Fahrgastlenkung?>)“ – allein dieser Begriff ist schon entlarvend – auf der Unternehmensseite :

„Fahrgäste positionieren sich intrinsisch motiviert am Bahnsteig dort, wo freie Plätze im einfahrenden Zug zu erwarten sind. Das Reiseerlebnis entspricht so deutlich besser den Wünschen der Reisenden, die ganz individuelle Bedürfnisse haben. Nach jedem Halt verteilen sich die Fahrgäste neu und gleichmäßig auf die verfügbaren Wagen eines Zuges. Das steigert den Komfort spürbar für alle Reisenden. (...) Fahrgäste richten sich aktiv danach, wenn sie gut wahrnehmbare und verständliche Informationen erhalten. Mehr noch, die Reisenden verstehen, dass sie durch die Auswahl leerer Wagen selbst einen Beitrag zur pünktlichen Abfahrt leisten können.“

Implizit wird in dieser Passage davon ausgegangen, Fahrgäste würden sich *nicht* danach ausrichten, erhielten sie keine verständlichen Informationen, und würden *nicht* verstehen, dass sie ihren Beitrag zur pünktlichen Abfahrt leisten. Im Idealfall müsste sich bei jeder Fahrt von einer Station zur nächsten die Auslastung gleichmäßig auf die Wagons verteilen, sodass die Auslastungsanzeige am Ende mehr oder weniger einen Gleichstand anzeigt. Doch wie eingangs beschrieben, scheint es eine kollektive Tendenz zu geben, in einzelnen Wagonbereichen, genauer dem Türbereich, Propfen zu bilden und die Durchgänge leer zu lassen. Insofern sind derartige Technologien reine Symptombehandlung, während die Ursache unergründet bleibt.

Körper im Stand-by

Um der Ursache näherzukommen, müssen an der Stelle zwei neue Kategorie aufgemacht werden: „anwesend“ und „abwesend“ einerseits und „körperlich“ und „mental“ andererseits. Zur besseren Veranschaulichung nehmen wir einen Ortswechsel vor und gehen zu einer Institution, die ebenfalls mit Auslastungsanzeigen arbeiten: Fitnesscenter.

In Abhängigkeit davon, wie viele Fitnesscenter-Besucher mit ihrer Mitgliedskarte einchecken und sich damit als „Auslastende“ erfassen lassen, desto höher steigt die Auslastungskurve, während sich der Messbalken entweder grün, gelb, orange oder rot färbt. Liegt die Auslastung im niedrigen, grünen Bereich, dann ist ein Training frei von Wartezeiten und -Schlangen möglich. Befindet sie sich jedoch im hohen, roten Bereich, kann es schon mal eine halbe Stunde dauern, bis man an das gewünschte Gerät herankommt.

An diesem Ort wird die Unterscheidung zwischen physischer und mentaler An- und Abwesenheit so sichtbar wie sonst nirgends. Während es in jedem Fitnesscenter Geräte für alle Muskelgruppen gibt, wird dort am Ende des Tages kein Muskel so ausgiebig trainiert wie der des Daumens. Wer Mitglied in einem Fitnessstudio ist, kennt den Anblick zur Genüge von Mitmenschen, die während ihres exzessiven Doomscreolings auf dem Endgerät das Trainingsgerät blockieren. Weitaus kürzer wären jene Menschen an den Geräten und in der zeitlichen Gesamtsumme auch im Fitnessstudio selbst, wenn sie sich nicht nach jedem Trainingssatz wieder mehrere Minuten aus der Wirklichkeit ausklinken, ihren Körper nicht im digitalen Stand-by-Modus parken würden.

In diesen vielen Minuten sehen wir genau das, nämlich einen abwesenden Anwesenden; jemanden, der körperlich zwar anwesend, aber mental abwesend, im digitalen statt im analogen Raum befindlich ist.

So entsteht ein Problem, welches im Grunde genommen – bis zu einem gewissen Grad – keines wäre, wenn der Mensch körperlich und mental anwesend wäre, seine Mitmenschen samt ihrer Bedürfnisse registrieren und sich entsprechend dazu verhalten würde. Anwesende Abwesende gleichen körperlich einem verlassenen Avatar, in dem gerade niemand wohnt.

Damit kehren wir zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und der Fahrgastlenkung zurück. In diesem Lichte betrachtet, ist DB Lightgate der Inbegriff einer Technologie zur Lösung von Problemen, die es ohne diese Technologie beziehungsweise ihren Missbrauch gar nicht geben würde. Digitale Screens der Smartphones usurpieren die Aufmerksamkeit der Menschen in der analogen Wirklichkeit, die hierdurch ins Hintertreffen gerät, sodass Gesetze und Regeln in den physischen Räumen nicht mehr wahrgenommen, sondern missachtet werden. Menschen verteilen sich nicht mehr gleichmäßig in Zügen, bemerken aus- und zusteigende Menschen nicht, blockieren ohne Schuldbewusstsein langanhaltend Trainingsgeräte, überqueren unter unbewusstem Einsatz ihres Lebens Straßen und Trambahntrassen oder erkennen – wie zuletzt in besonders tragischer Weise in Crans-Montana – durch die **filmende Handykamera** (<https://taz.de/Biopsychologe-ueber-Crans-Montana/!6143191/>) ein nahendes Unglück nicht als solches.

Diese Wahrnehmungsverschiebung von der analogen hin zur digitalen Sphäre führt dazu, dass sich der analoge Raum dem digitalen anpasst, um nicht zu sagen „beugt“. Sinnbildlich dafür stehen die sogenannten **Bodenampeln** (<https://de.wikipedia.org/wiki/Bodenampel>), die bereits vor rund zehn Jahren in Augsburg angebracht wurden, um nach unten blickende „Smombies“ vor einfahrenden Trambahnen zu warnen. Was 2016 noch humoristisch kommentiert wurde, ist in der Zwischenzeit vielfach tödlicher Ernst geworden, weswegen man in der **Schweiz** (<https://www.nzz.ch/zuerich/zuerich-vbz-testen->

[tram-airbags-fuer-mehr-sicherheit-1d.1825121](#) bereits dazu übergegangen ist, Fallgatter und Airbags an den Trambahnfronten zu testen – um anwesende Abwesende davor zu bewahren, vollends abwesend zu werden, ergo zu sterben.

Und eben dieses auf Technologie zurückzuführende Problem soll genau damit wieder gelöst werden: mit Technologie. Man setzt nicht mehr auf den Menschen als mündiges Wesen, sondern betrachtet ihn ganz im Geiste von Gustav Le Bon in der Masse und, proportional ansteigend zu deren Größe, als dumm und dementsprechend einer externen KI-basierten Lenkung bedürfend.

Auslastungsanzeigen als subtiler Teil der Bevölkerungsreduktionsagenden

Die Übermittlung und Verfügbarmachung von grafisch dargestellten Auslastungsdaten an die Allgemeinbevölkerung erlebte mit der Corona-PsyOp einen Boom. Es entstand mit einem Male ein Bedürfnis danach, zu wissen, wie viele Menschen sich an einem Ort befinden, um ein vermeintliches Infektionsrisiko zu senken. Die menschenfeindliche Verklammerung, wonach eine Ballung von vielen Menschen schlecht, gar gefährlich sei, findet in diesen Auslastungsanzeigen ihren grafischen Ausdruck. Denken wir nur an die Farben, mit denen DB Lightgate arbeitet: Rot bedeutet, dass der Wagon voll, und grün, dass der Wagen leer ist. Rot wird gemeinhin mit Gefahr assoziiert, Grün mit etwas Positivem, man denke nur an die Bezeichnung „roter/grüner Bereich“.

Unterschwellig wird im kollektiven Bewusstsein das Welt- und Menschenbild zementiert, wonach eine große Menge an Menschen etwas Schlechtes sei und es besser wäre, wenn ganz allgemein weniger Menschen vor Ort, gar auf der Welt wären.

Nun ist es nicht ganz unrichtig, dass Menschenmassen Probleme mit sich bringen können, unter Umständen tödliche Gefahren. Man denke hierbei nur die unzähligen Beispiele von **tödlichen Massenpaniken**

(<https://www.diepresse.com/583438/chronologie-tote-bei-massenveranstaltungen>) wie die in Mekka im Jahr 1990 oder jene bei der Loveparade in Duisburg 2010. Und sicherlich mag es bis zu einem gewissen Grad sinnvoll sein, vorab zu wissen, ob eine Lokalität derzeit überlaufen ist oder nicht. Doch die allgegenwärtige Erfassung der Menschendichte ist längst zu einem technokratischen Kontrollzwang ausgeartet, dem selbstredend zuarbeitende Forschungszweige angegliedert sind, wie etwa die **Pedestrian-Dynamics-Forschung** (<https://www.fz-juelich.de/en/ias/ias-7/research-1/divisions/pedestrian-dynamics-modeling/intro>) oder die **Crowd-Science**

(<https://esmt.berlin/knowledge/blog/using-crowd-science-for-research>). Eine ununterbrochene, metrische Erfassung der Personenanzahl ist dem Wesen nach etwas außerordentlich Antihumanistisches. Diese Betrachtungsweise sieht nämlich nur Daten, Personen und Zahlen – nicht aber den Menschen, das Individuum.

Gewisserweise atmet in der Visualisierung der Stoßzeiten der **Geist** (<https://www.manova.news/artikel/bedrohliche-uberzahl>) von

Thomas Malthus

(https://de.wikipedia.org/wiki/Thomas_Robert_Malthus) (1766 bis 1834), dem Erfinder der **Überbevölkerungslüge**

(<https://www.manova.news/artikel/wider-den-depopulismus>). In seinem bekannten „**Essay on the Principle of Population**

(https://de.wikipedia.org/wiki/Thomas_Robert_Malthus#An_Essay_on_the_Principle_of_Population)“ postuliert er einen scheinbar naturgegebenen Distributionskonflikt zwischen den lediglich linear wachsenden Ressourcen und der exponentiellen Progression der Bevölkerungsanzahl. Bekannt wurde seine Metapher des Tisches als Sinnbild für die Gaben der Natur, die der

Ansicht von Malthus nach nicht für alle Menschen ausreichend Früchte zu bieten habe.

Daraus leitet er – um diesen Mangel zu beheben – die Notwendigkeit ab, die Geburtenrate einer Kontrolle zu unterziehen. Sein misanthropischer, depopulistischer Geist wurde durch die nach seinem Ableben 1877 gegründete und 1927 aufgelöste

Malthusian League

(https://en.wikipedia.org/wiki/Malthusian_League#cite_ref-9) in das 20. und auch in das 21. Jahrhundert weitergetragen. Seine Erben im Geiste sind unter anderem **Julian Huxley** (https://en.wikipedia.org/wiki/Julian_Huxley), **Margaret Sanger** (https://de.wikipedia.org/wiki/Margaret_Sanger) oder auch **George Bernhard Shaw** (https://en.wikipedia.org/wiki/George_Bernard_Shaw).

Das Gewand hat sich dem jeweiligen Zeitgeist stets angepasst, während die Kernaussage unverändert blieb: Es gebe zu viele Menschen im Verhältnis zu den Ressourcen der Welt. Der Gedanke, dass der Mangel aus einer Ungleichverteilung erwachsen sein könnte, fand jedoch nie Einzug in die elitären Theorien – wohl aus Gründen des ökonomischen Selbsterhalts.

Der Mangel, der nun bei den Auslastungsanzeigen dargestellt wird, ist der zwischen Menschen und Platz. Auch hier wird nicht die Frage gestellt, woher dieser Mangel röhrt. Warum müssen so viele Menschen tagtäglich aus der Peripherie der Ballungszentren in die Innenstädte pendeln? Warum gibt es im ländlichen Raum kaum Perspektiven, sodass stets die überfüllte Stadt lockt? Könnte die Überfüllung – gerade bei der Deutschen Bahn – daher röhren, dass die Infrastruktur mittlerweile hoffnungslos marode ist und die Zugflossen aufgrund von Wartungsarbeiten zu wenig Fahrzeuge im aktiven Betrieb haben? Ein Problem der politischen Misswirtschaft wird somit in ein menschliches Problem umgedeutet, als seien die Verspätung und der Platzmangel dem Umstand geschuldet, dass

Menschen in der Masse von Natur aus unfähig seien, sich proportional an Bahnsteigen und in Zügen zu verteilen.

Mit den Menschen im Fokus der Problemsuche hält eine vermeintlich dumbe Masse als Rechtfertigung für alle elitär verursachten Verwerfungen her. Überfüllte Bahn(höfe)? Der Grund: zu viele Menschen. Zu wenig Ressourcen? Der Grund: zu viele Menschen. So die zynische Logik.

Denkt man die malthusianische Denkweise zu Ende – und die **Eugeniker der Spätmoderne**

(<https://www.manova.news/artikel/die-eugenik-der-spatmoderne>) haben das bereits getan –, dann ist der letzte, konsequente Schritt, Online-Auslastungsanzeigen in Geburtskliniken zu installieren, die visualisieren, ob die Geburtenrate in der jeweiligen Region noch dem für Planet und **Klima** (<https://sz-magazin.sueddeutsche.de/die-loesung-fuer-alles/birthstrike-blythe-pepino-gebaerstreik-87007>) tragbaren Menschenkontingent entspricht; eine Art „Birth TRACE“ als Pendant zu **Climate TRACE** (<https://climatetrace.org/>).

Diese **ahrimanische Reduktion auf Zahlen**

(https://lillygebert.substack.com/p/seelendammerung-das-widerstreben?utm_source=publication-search), die hier bei den Menschen vollzogen wird, misst einzig allein die Quantität, nicht aber die Seinsqualität der Menschen in der Masse ... oder eben auch im Alleinsein.

„Voll leer hier!“

Sprechen wir zum Schluss über die Qualität der Menschenmenge oder auch deren Abwesenheit. Die Farbeinteilung von DB Lightgate insinuiert – wie oben dargelegt –, dass eine große Menschenmenge

per se schlecht sei. Rot, meist negativ assoziiert, deutet auf Überfüllung hin und das meist positiv verknüpfte Grün auf reichlich Platz. Doch ist das eine wirklich immer schlecht und das andere immer gut?

Für Fußballfans etwa, die mit der Bahn zum Derby fahren, beginnt die gute Laune wohl erst, wenn DB Lightgate den Wagen gelb einfärbt, und erreicht dann ihren Höhepunkt, wenn der Wagon rot angezeigt wird. Elias Canetti hat in seinem Standardwerk „Masse und Macht“ vielfach ausgeführt, dass das Anteil-Sein, das Verschmelzen innerhalb einer Masse, für manche Individuen eine regelrechte Wonne, eine transzendenten Erfahrung sein kann. Und umgekehrt sind grüne, und damit leere Wagons nicht zwangsläufig erstrebenswert. Manche Frau, die um 2 Uhr morgens mit der Bahn nach Hause fährt, würde sich vielleicht wünschen, dass der Wagen im gelben Bereich ausgelastet wäre, um bei dem etwaigen Zustieg dubioser Nachtgestalten nicht allein im Fahrgastraum zu sitzen.

Neben den technokratischen Implikationen, die oben aufgeführt wurden, ist es am Ende wieder der hilflose Versuch, das menschliche Leben in Zahlen und Daten zu überführen und damit steuerbar zu machen. Dabei braucht es nicht bessere Informationen, wie DB Lightgate es anpreist, sondern mehr Augenblicksbewusstsein, das heißt eine verstärkte Körper- und Geistesgegenwart im Hier und Jetzt, ein Abkapseln von der digitalen Scheinwelt, die die Menschen von der analogen Wirklichkeit trennt.

Aus digitalen Fieberträumen erwachen

Ein ganz kleiner Hoffnungsschimmer könnte darin erkennbar sein, dass die Droge der digitalen Welt vielleicht schon in naher Zukunft für manche an **Reiz verlieren**

<https://x.com/snicklink/status/1996877614343237854/photo/1>

wird. Geschehen könnte das aufgrund dessen, dass die Dosis oder die Intensität dieser digitalen Droge infolge der Flut an **AI-Slop** (<https://www.spiegel.de/netzwelt/web/ai-slop-auf-youtube-milliarden-aufrufe-fuer-sinnfreie-ki-videos-a-eb1da7db-5b0e-48bb-9675-d3395a0b14ff>) in den (a)sozialen Medien auf ein derart hohes und unerträgliches Level gehoben wird, dass es zu einer Sättigung oder einer Ermüdung kommt, die dazu führen, dass mancher das Handy gar nicht mehr in die Hand nehmen kann.

Der Newsfeed auf Instagram und insbesondere auf X kann, unabhängig vom Algorithmus, nur noch als Fiebertraum bezeichnet werden, der dazu führt, dass jeder gesunde Mensch schon nach fünf Minuten scrollen genug Internet für den gesamten Tag hatte. Und mit Gewissheit wird ein nicht unerheblicher Anteil der Menschen wohl ohne Hilfe von außen in dem seelenfressenden Strudel des Doom-Scrollings gefangen bleiben. Doch für all jene, die sich als kritisch begreifen oder auch nur den leisen, ahnungsvollen Ruf aus dem Inneren vernehmen, dass ihnen das grelle Licht der Endgeräte die Lebenslust und den Spirit entzieht, für die stellt sich die Frage:

Benötige ich im Jahr 2026 noch Social Media ***(<https://www.manova.news/artikel/idrone>)?***

Das Versprechen der späten Nullerjahre und frühen 2010er-Jahre, wonach die sozialen Netzwerke die Menschen näherbringen würden, hat sich unlängst als Illusion, wenn nicht gar als Lüge entpuppt, was in dem allgegenwärtigen Anblick gesenkter Köpfe zum Ausdruck kommt.

Das Phänomen der Fahrgastlenkung, welches einzig aufgrund von digital beobachteter Körper-Abwesenheit existiert, kann als Weckruf verstanden werden, sich aus dem Zustand des Gelenktwerdens zu befreien und wieder zum Lenker seiner selbst zu werden.



Nicolas Riedl, Jahrgang 1993, geboren in München, ist Redakteur bei Manova und leitet hier die Videoredaktion. Er studierte Medien-, Theater- und Politikwissenschaften in Erlangen. Den immer abstruser werdenden Zeitgeist der westlichen Kultur dokumentiert und analysiert er in kritischen Texten. Darauf hinaus ist er Büchernarr, strikter Bargeldzahler und ein für seine Generation ungewöhnlicher Digitalisierungsmuffel. Entsprechend findet man ihn auf keiner Social-Media-Plattform.