© KIT

Prof. Dr. rer. nat. Armin Grunwald
 Leiter des Instituts für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) am KIT Karlsruher Institut für Technologie sowie Leiter des Büros für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB)

Ethik-Dilemma – Wie schlimm?

Wir stehen an der Schwelle eines neuen Zeitalters mit zunehmend autonomen Mobilitätsdienstleistungen und selbstfahrenden Autos. Dazu sind exzellente Technik und lernfähige Algorithmen erforderlich. Es müssen aber auch ethische und rechtliche Herausforderungen bewältigt werden.

Am bekanntesten sind ethische Extremsituationen. Ein Kind läuft auf einer Landstraße direkt vor das Auto, auf der Gegenfahrbahn ist Verkehr, und am Straßenrand stehen Bäume. Jede Entscheidung des Bordcomputers hätte üble Folgen. Oder ein selbstfahrendes Automobil hat nur die Wahl, zwei Kinder oder drei ältere Leute umzufahren. Oder es muss entscheiden, einen Obdachlosen mit 70 % Wahrscheinlichkeit der Todesfolge oder einen gesellschaftlichen Leistungsträger mit 30 % zu treffen. Wie können Algorithmen entwickelt werden, die mit diesen Situationen ethisch einwandfrei und rechtlich abgesichert umgehen können?

In den Medien heißt es oft, das sei aussichtslos. Autonome Fahrzeuge dürften daher nicht auf die Menschheit losgelassen werden, denn sie führen zu solchen unlösbaren Fragen. Diese Dramatisierung ist jedoch haltlos.

Denn erstens ist zu bedenken, dass auch bei selbstfahrenden Autos die Entscheidungsgewalt über Leben und Tod nicht (!) an die Technik abgegeben wird. Algorithmen sind von Menschen programmiert. Auch wenn sie lernen, lernen sie nach Regeln, die von Menschen bestimmt wurden. Die Verantwortung geht

nicht auf Technik über, sondern vom individuellen Autofahrer auf Programmierer, Manager und Regulatoren.

Zweitens kommen Dilemmasituationen im realen Verkehr praktisch nicht vor. Wenn es anders wäre, müssten unsere Führerscheinbewerber in den Fahrschulen auf solche Situationen trainiert werden. Das geschieht aber offensichtlich nicht.

Und drittens, falls es doch einmal zu einer solchen Konstellation kommt, werden menschliche Autofahrer juristisch nicht belangt. Denn das Verhalten bei Extremereignissen wird nicht als absichtliches Handeln eingestuft und kann damit nicht zum Gegenstand von Verantwortung und Schuld gemacht werden.

Übertragen auf die Software eines selbstfahrenden Autos bedeutet dies, dass es überzogen wäre, für jede denkmögliche Dilemmasituation eine klare ethisch abgesicherte Softwarelösung zu verlangen; das fordern wir für menschliche Autofahrer auch nicht. Vielmehr erkennen wir an, und das dürfte für praktisch jeden Lebensbereich gelten, dass manche Gegebenheiten nicht vorhersehbar und rational beherrschbar sind. Es gibt nun einmal tragische Umstände, in denen jemand zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort ist.

Aufgabe des technischen Fortschritts ist, diese Situationen zu minimieren und die Folgen möglichst gering zu halten. Tragik durch Technik komplett abzuschaffen, wird aber nicht gelingen. Ethikdilemmata taugen nicht zur Skandalisierung selbstfahrender Autos.