

Ein kluges Auto lässt Unfälle erst gar nicht zu

Ethik Bischof Losinger spricht an der Hochschule Kempten über die moralischen Aspekte des „Autonomen Fahrens“. Der Computer darf Menschenleben nicht gegeneinander abwägen, wenn er einen Wagen lenkt

Von Bernd Buchfeld

Kempten Es ist das klassische Dilemma, nach dem immer gefragt wird, wenn's ums autonome Fahren geht: Auf der einen Seite des Zebrastreifens die Oma mit Rollator, auf der anderen die junge Frau mit Kinderwagen – für beziehungsweise gegen wen entscheidet sich der Computer, der das Auto steuert. Oder brutaler: Wessen Tod nimmt er in Kauf? Auch darüber sprach der Augsburger Weihbischof Dr. Anton Losinger, Mitglied der Ethikkommission für Automatisiertes Fahren, im Dachser-Auditorium der Hochschule Kempten. Thema des Abends: Wenn Autos und Maschinen intelligent werden ...

Autos werden nicht erst intelligent, sie sind es schon. Beispiel Abstands- und Bremssysteme, Spurführung, Einparken. Doch Neuwagen sollen ja in absehbarer Zeit viel mehr können: Reinsetzen, Ziel eingeben, sich zurücklehnen und das Fahren dem Computer überlassen – das ist das Ziel von Forschung und Industrie. Nicht erst angesichts der Unfälle, in die selbstfahrende Wagen in den letzten Monaten in den USA verwickelt waren, ist die Frage brisant, wer die

Verantwortung trägt, wenn es mal kracht.

20 Punkte hat die Kommission im Sommer erarbeitet. Einer davon: Autos dürfen sich nur dann selbst steuern, wenn das die Sicherheit gegenüber dem menschlichen Fahren erhöht. Losinger ist überzeugt, autonome Steuerungsmöglichkeiten werden die Sicherheit im Straßenverkehr immens erhöhen. Freilich müsse dabei der Datenschutz beachtet werden. Aber eines nicht mehr fern: Tages könnten digitale, vollautomatische Programme schreckliche Unfälle verhindern – etwa, dass Laster auf ein Stauende auffahren. Losinger: „Wir dürfen hier nicht mit Vorurteilen operieren und müssen realisieren, dass für die schwersten Unfälle im Straßenverkehr menschliches Versagen die zentrale Ursache ist.“

Dilemma: Kind oder Großmutter

Und was, wenn es trotz aller Technik zum Unfall kommt? Für wen soll, für wen wird sich der Computer entscheiden: Kind oder Großmutter? Insassen des Autos oder unbeteiligte Passanten? Solche Situationen seien sehr selten, sagt Losinger. Entscheidend sei, dass

die Systeme derart entwickelt seien, solche Unfälle bereits im Vorfeld möglichst ganz zu vermeiden. Ein Restrisiko, also einen tödlichen Unfall, werde es auch mit der besten Technik immer noch geben. Also laute die ethische Antwort: Erst einmal das Maximum an Sicherheit herausholen. Der Computer müsse die Priorität darin sehen, Personenschäden unbedingt zu vermeiden: „Immer muss die Inkaufnahme eines Sachschadens den Vorrang haben, bevor Schäden an Leib und Leben riskiert werden.“

Sei ein Zusammenstoß unvermeidbar, dürfen Menschen nicht nach Alter, Hautfarbe oder Geschlecht vom Computer gegeneinander abgewogen und womöglich geopfert werden. Die Würde der Menschen sei – siehe Paragraph 1 des Grundgesetzes – unantastbar.

Zur Haftungsfrage hat die Kommission eine klare Empfehlung abgegeben: Wenn der Fahrer gefahren ist, muss er auch haften. Fuhr der Wagen automatisiert, haftet der Autohersteller.

Abbildung:

Einsteigen, anschnallen, zurücklehnen und den Computer die ganze Arbeit tun lassen – das soll mit dem autonomen Fahren eines nicht mehr so fernem Tages möglich sein.
Foto: Larissa Benz

Abbildung:

Dr. Anton Losinger