

Interview

„Computer-Auto darf Menschen nicht klassifizieren!“

Weihbischof Losinger sieht Diskussion um Ethik-Regeln am Anfang – Fragen der Verantwortung klären

AUGSBURG - Welche ethischen Regeln sollen für das autonome und vernetzte Fahren gelten? Mit dieser Frage befasst sich eine von der Bundesregierung beauftragte Expertenkommission. Der Augsburger Weihbischof Anton Losinger ist Mitglied des Gremiums. Im Gespräch mit Ludger Möllers plädiert der Bischof dafür, Menschen nicht gegen Menschen auszuspielen und wichtige gesellschaftliche Entscheidungen nicht Technikern oder Juristen zu überlassen.

Herr Weihbischof, wie sollte das autonom fahrende und vernetzte Auto reagieren, wenn es in der Dilemma-Situation entscheiden muss: Zusammenstoß mit einem mit Explosivstoffen beladenen Tanklast oder einem Radfahrer? Um es vorweg zu sagen: Das autonom fahrende und vernetzte Auto soll so programmiert sein und dann unterwegs sein, dass es gar nicht erst in eine von Ihnen beschriebene Situation kommt. Die Technik soll verhindern, dass Unfälle passieren, sie soll das Risiko minimieren. Es geht in der von Ihnen konstruierten Situation um ein Risiko von „1 zur 1 Million pro Unfall“, um eine künstliche Situation. **FOTO: DPA**

Der Augsburger Weihbischof Anton Losinger.

Aber ich sage: Der Algorithmus des autonom fahrenden und vernetzten Autos ist so zu programmieren, dass er das Auto mit dem Tanklast kollidieren lässt. Es soll der Grundsatz gelten „Sachschaden vor Personenschaden“.

Auch wenn die Folgen des Chemieunfalls nicht abzuschätzen sind? Ja.

Ein anderes Beispiel, wieder eine Dilemma-Situation. Das Auto muss sich entscheiden, ob es in eine Gruppe Obdachloser steuert oder eine Mutter mit Kinderwagen anfährt. Eine Debatte, dass das autonom fahrende Auto womöglich einen Obdachlosen erkennt und zuerst überfährt, somit Menschen nach ihrem angeblichen sozialen Nutzen bewerten kann, werden wir in unserer Kommission nicht führen. Es wird keinen Algorithmus geben, der Menschen nach ihrem angeblichen Wert taxiert.

Und die Frage, wie viele Menschen verletzt werden?

Der Algorithmus darf nicht von der Anzahl der Menschen ausgehen, die verletzt werden.

Damit haben Sie, wie erst kürzlich

im Fernsehrama „Terror“ gesehen, 86 Prozent der Menschen gegen sich!

Ja. Aber nach unserem Grundgesetz werden Menschenleben nicht gegeneinander aufgewogen.

Ein weiteres Beispiel: Das autonom fahrende und vernetzte Auto hat die Wahl, auf eine Bushaltestelle mit vielen Menschen zu rasen oder in die Leitplanken zu schleudern und die Insassen im Auto eventuell zu verletzen. Wie wird der Algorithmus programmiert?

Ich plädiere dafür, dass in beiden von Ihnen zuletzt genannten Beispielen der Algorithmus auf Zufall programmiert wird. Aber keinesfalls so, dass das Auto immer in die Menschenmenge fährt und seine Insassen schützt. Ich frage mich übrigens, ob Unternehmen wirklich Autos verkaufen wollen, die ihre eigenen Fahrer in Gefahr bringen?

Drei Beispiele, die konstruiert sind. Aber heute müssten Menschen hinterm Steuer in Sekunden schnelle entscheiden: Ramme ich den Laster oder den Radfahrer? Rasse ich in die Gruppe der Obdachlosen oder gegen den Kinderwagen? Schütze ich mich selbst oder gefährde ich andere? Wie soll eine Maschine diese Entscheidungen übernehmen?

Genau diese Fragen diskutieren wir in der Expertenkommission. Ich stimme Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zu. Der Minister hat unserer Kommission zwei Prinzipien mit auf den Weg gegeben: Sollte es zum Unfall kommen, muss sich das Auto nach dem Prinzip „Sachschaden geht vor Personenschaden“ entscheiden. Und falls der unvermeidbare Unfall Personen trifft: Es gibt keine „Klassifizierung“ von Menschen.

THEMA des Tages



Welche Regeln sollen für die Programmierer autonomer Fahrzeuge gelten? Mit dieser Frage beschäftigt sich eine Expertenkommission. FOTO: DPA

Auf welchen Grundlagen diskutieren Sie dort?

Unsere Arbeit fußt natürlich auf den Artikeln 1 und 19 des Grundgesetzes: „Die Würde des Menschen ist unantastbar. Sie zu achten und zu schützen ist Verpflichtung aller staatlichen Gewalt.“ Und: „In keinem Falle darf ein Grundrecht in seinem Wesensgehalt angetastet werden.“ In diesem Falle ist es eben das Recht auf Leben! Es muss ein klares Wertesystem geben, das auf den vorgängigen und unveräußerlichen Grundrechten fußt.

Sie sind als Bischof und Moraltheologe in der Kommission. Auf welchem Fundament arbeiten Sie dort mit?

Auch die ethischen Grundregeln fürs autonome und vernetzte Fahren müssen sich an den Satz halten: „Der Mensch ist das Ebenbild Gottes.“

Sie sagen, dass sich diese Leitlinien an den Menschenrechten und am Grundgesetz orientieren sollten. Warum übersetzt man nicht einfach die Straßenverkehrsordnung?

Es geht um mehr als die Übernahme der Straßenverkehrsordnung in einen Algorithmus. Die Straßenverkehrsordnung kennt den Fahrer als Verantwortlichen. Wir müssen aber jetzt fragen, wer für das autonom fahrende und vernetzte Fahrzeug die Verantwortung trägt: Der Käufer? Der Fahrer? Der Autokonzern? Der Software-Programmierer? Der Konstrukteur? Es geht darum, dem autonom fahrenden und vernetzten Auto eine Entscheidungskompetenz zu verleihen. Was überträgt man der Steuerung? Was bleibt beim Menschen? Und hier müssen sich alle Beteiligten auf ethische Leitlinien verständigen. Dies wurde bisher nicht wirklich diskutiert.

Kann ein Bischof wirklich wollen, dass Maschinen Verantwortung übernehmen?

Heute geschehen die meisten Unfälle aufgrund menschlichen Versagens. Und wir müssen heute feststellen: Je weniger der Mensch eingreift, desto weniger passiert. Eine Reduktion des Risikos kann ein Bischof wollen, ja.

Sie sind in einer Kommission tätig, die die deutsche Regierung eingesetzt hat. Aber müssen sich nicht alle autonom fahrenden Autos, weltweit, an die gleichen Regeln halten? Werden in Afrika Menschen Unfallopfer, weil dort ein Menschenleben weniger wert sein soll?

Die Regeln, nach denen die autonomen und vernetzten Autos fahren sollen, müssen globale Geltung haben. Es kann ja nicht sein, dass wir in Deutschland anders fahren als in anderen europäischen Ländern. Aber hier sehen Sie schon die Schwierigkeiten: Bei den ethischen Standards für die Embryonenforschung beispielsweise ist Spanien sehr viel lockerer als Deutschland. Wir sind weit davon entfernt, dass wir gleiche Standards haben!

Sachschaden geht vor Personenschaden

Kommission erarbeitet ethische Empfehlungen fürs autonome Fahren – Erster Ergebnisbericht im Sommer 2017

ULM (dpa/mö) - Moderne Autos können mehr und mehr Fahrfunktionen selbst übernehmen. Aber sollen sie das auch? Die Bundesregierung will von Fachleuten ausloten lassen, wo gesellschaftliche Grenzen der Technik liegen. „Wir wollen Leitplanken für die Programmierer aufstellen“, sagte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) zur Auftaktsitzung des Gremiums Ende September in Berlin.

Geklärt werden soll, was hochautomatisierte Systeme dürfen und was gerade nicht. Dabei solle gelten, dass Sachschaden immer vor Personenschaden gehe. Zudem dürfe es keine

„Klassifizierung“ von Menschen geben. Computergesteuertes Fahren mache Mobilität sicherer, effizienter und umweltschonender. Bei Rahmenbedingungen der Technik gehe es daher um „Antworten, die diese Innovation ermöglichen“.

Der Kommissionsvorsitzende, Ex-Verfassungsrichter Udo Di Fabio, nannte als eine Grundsatzfrage, wie viel Automatisierung und welche menschlichen Eingriffsmöglichkeiten eine Gesellschaft wolle. „Automatisierte Fahrsysteme müssen sich in eine Rechtsordnung einfügen, die den Menschen in seiner körperlichen Integrität und als selbstbe-

stimmte Persönlichkeit in den Mittelpunkt stellt.“

Dabei geht es um ethische Leitplanken für Systeme, die vielleicht in fünf Jahren oder später zum Einsatz kommen, wie Dobrindt erläutert. In der Waagschale liegt auch, dass es weniger Tote auf den Straßen geben könnte, wenn menschliche Fehler vermieden werden. „Das ist eine große Chance“, sagt Di Fabio. Aber da gebe es eben auch das Persönlichkeitsrecht jedes Menschen. Und für heikle Situationen könne die Frage naheliegender sein: „Erlaubt man überhaupt eine Technik, die in ein solches Dilemma kommt?“

Einen ersten Ergebnisbericht soll die Kommission im Sommer 2017 vorlegen. Dem Gremium mit 14 Mitgliedern gehören Wissenschaftler sowie unter anderem Vertreter von Autoindustrie, Verbraucherschützern und des Autofahrerclubs ADAC an.

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit einen Rechtsrahmen für das autonome Fahren. Laut einem Gesetzentwurf sollen sich Fahrer vom Verkehrsgeschehen und der Steuerung solcher Wagen „abwenden“ dürfen, wenn der Computer die Fahrt übernimmt. Der Fahrer muss aber „wahrnehmungsbereit“ bleiben, um die Kontrolle übernehmen zu können.