

Ethikdiskurse zwischen Fat Man und Drunk Robot, oder: Reflexionen über die Suche nach guten Formen des Umgangs mit möglichen Schädigungen durch automatisierte Fahrzeuge.

Statement von Dipl.-Phys. Dr. Torsten Fleischer

auf Basis der vorgegebenen, konkreten Fragestellungen für die Veranstaltung

„Im Fokus: Die ethischen Herausforderungen des automatisierten Fahrens“, TU Graz, 11. März 2019

Automatisiertes Fahren (AF) erscheint im Zuge des technischen Wandels inzwischen weitgehend beherrschbar und in Verbindung mit gesellschaftlichen Leistungsversprechen auch wirtschaftlich und politisch attraktiv. Forschung, Entwicklung und Politik konzentrieren sich gegenwärtig vor allem auf die technische, organisatorische und rechtliche Machbarkeit.

In der Fachdiskussion wie in öffentlichen Debatten findet sich eine große Vielfalt von Positionen und Vorstellungen hinsichtlich Automatisierungs-, Fahrzeug- und Servicekonzepten, jeweiligem technischem Reifegrad, unternehmerischen Umsetzungsstrategien, Zeitraum der Markteinführung und regulatorischen Umfeldbedingungen. Auch für Folgediskussionen ist (mindestens) zwischen diesen Dimensionen zu differenzieren, dies findet innerwissenschaftlich oft nicht ausreichend und außerwissenschaftlich nur sehr selten statt.

Das Innovationsgeschehen wird begleitet durch vergleichsweise frühe und ausgedehnte politische, mediale und innerwissenschaftliche Diskussionen über „ethische Herausforderungen“, „ethische Voraussetzungen“, „ethische Leitlinien“, „ethische Dilemmata“, etc. des bzw. beim automatisierten Fahren. Eine genaue Rahmung von „ethisch“ wird dabei oft vermieden.

Das mag seine Ursache unter anderen darin haben, dass die „Ethisierung automatisierten Fahrens“ aus ganz unterschiedlichen Richtungen vorangetrieben worden sein kann. Ethisierung von Technik allgemein ist ein seit den 1970er Jahren feststellbarer, zunächst vor allem im Bereich der Biomedizin aufgetretener Vorgang, der seinerseits in einer Reihe von tiefgreifenderen gesellschaftlichen Entwicklungen fußt. Stark verkürzt gesprochen zählen hierzu unter anderem

- eine wachsende kulturelle und soziale Vielfalt in modernen Gesellschaften, die mit einer weitgehenden Pluralisierung und Privatisierung der Moralvorstellungen und einem diesbezüglichen Toleranzgebot einher geht (und ihrerseits kollektiv verbindliches Entscheiden in schwierigen Moralfragen komplizierter gemacht hat),
- in Folge des technischen Wandels zunehmend aufbrechende Entscheidungs- und Verantwortlichkeitsprobleme professioneller Akteure wie etwa Technikentwickler, unternehmerische Entscheider oder Regeln setzende Institutionen,
- sowie einer wachsenden Sensibilisierung der Öffentlichkeit für unmoralisches Verhalten von Wissenschaftlern und Ingenieuren.

Im Zuge dessen hat die Ethik in relativ kurzer Zeit erheblich an Bedeutung gewonnen, und zwar in mehreren Rollen:

- als regulierungsrelevanter Diskurs in Auseinandersetzungen um Wissenschaft und Technik, nicht zuletzt in der Erwartung um „klärende Worte“ in gesellschaftlichen Kontroversen;
- als vielseitige Reflexions-, (Legitimations-), Experimentier- und Beratungsinstanz in Form von Ethikräten- und –kommissionen;
- als eine Gruppe von „Governance-Techniken“, u.a. zur Formalisierung und Bürokratisierung von Abwägungs- und Entscheidungsprozessen, zur Einhegung von gesellschaftlichem Protest und

Widerstand oder zur Popularisierung, Plausibilisierung und prospektiven Legitimierung von technischen Leistungsversprechen;

- als aufstrebende Subdisziplin der akademischen Philosophie und wichtiger Akteur in interdisziplinären Forschungszusammenhängen wie der Technikfolgenabschätzung (TA), Science and Technology Studies (STS) oder Responsible Research and Innovation (RRI), den Üblichkeiten und auch Schwächen des bestehenden Wissenschaftssystems unterworfen; sowie
- als zentrale rhetorische Referenz in Akzeptanzkrisen neuer Techniken sowie bei deren Früherkennung (Antizipation), Vorbeugung und Vermeidung.

Bei der Diskussion um „ethische Fragen“ des automatisierten Fahrens geht es also keineswegs, wie oft insinuiert, alleine um das Finden und Festsetzen von Regeln, die dann von Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie Informatikerinnen und Informatikern in Handlungsprogramme für technische Artefakte übersetzt werden (eine Art „ethisches Pflichtenheft“, wenn das denn überhaupt möglich ist.) Es geht um breiteres Programm der Gestaltung der Transformation der soziotechnischen Systeme „Verkehr“ oder „Mobilität“, um das Finden von und Entscheiden zwischen gesellschaftlichen Zukünften. Dieser Komplexität umfassend nachgehen zu wollen würde den Rahmen des Beitrages – wie vermutlich auch der gesamten Veranstaltung – sprengen. Einige ihrer Facetten sollen anhand folgender Fragen und Thesen diskutiert werden:

- Werden wir (als Gesellschaft) zulassen bzw. tolerieren, dass durch automatisierte Fahrzeuge Menschen zu Schaden kommen? Erwarten wir vollständige Schadensfreiheit („Vision Zero“, 1. Gesetz von Asimow), werden (weil vermutlich praktisch nicht erreichbar) diese Fahrzeuge nie eingeführt oder dysfunktional im Alltagsverkehr sein. Ist es gerechtfertigt, wegen dieser starken Forderung potentielle Gewinne an Verkehrssicherheit durch Automatisierung nicht zu nutzen?
- Was und wie (anhand welcher Heuristiken) sollen automatisierte Fahrzeuge “entscheiden” in Situationen, in denen alle vom System identifizierten Handlungsoptionen zu Schädigungen von Personen führen werden bzw. führen könnten? Muss es dafür ein einheitliches Regelwerk geben? (Wer stellt das auf? Nationale Gesetzgeber? Internationale Normungsgremien???) Oder wäre es vorstellbar, dass jede Nutzerin „ihr“ und jeder Nutzer „sein“ Fahrzeug den eigenen moralischen Präferenzen entsprechend (sozusagen als „moralisches Double“) einstellt? Und damit verantwortlich bleibt?
- Wie wird im Schadenfalle mit eventuellen Spannungen zwischen einer situativen Entscheidung sowie ihren Ergebnissen einerseits und einer nachfolgenden moralischen und rechtlichen Bewertung ebendieser andererseits umgegangen? Auch Automatisierungen könnten in Situationen mit Schadensfolgen geraten, in denen sich bei nachfolgender Analyse zeigt, dass andere (potentiell weniger folgenreiche) Optionen zur Verfügung gestanden hätten, die die Automatisierung aber nicht rechtzeitig erkannt oder nicht genutzt hat? Würden wir dies (als Person und als Gesellschaft) „entschuldigen“? Könnten wir daraus lernen? Bis zu welchem Umfang sind Bürgerinnen und Bürger bereit, Grenzen der Leistungsfähigkeit solcher Entscheidungssysteme hinzunehmen bzw. zu akzeptieren?
- Sollten automatisierte Fahrzeuge sich eines Tages sicherer im Verkehr bewegen können als solche mit menschlichen Fahrerinnen und Fahrern (eigentlich ist das ja eine Mindestbedingung ihrer Einführbarkeit – aber wie genau würde man das ex ante messen?) – müsste Menschen dann nicht eigentlich das Führen eines Fahrzeuges verboten werden?

Bibliografische Daten:



Torsten Fleischer hat sich nach einem Physikstudium für die Forschung und Politikberatung zu Prozessen technischen Wandels und deren Wechselwirkung mit gesellschaftlichen Veränderungen entschieden. Er ist heute Leiter des Forschungsbereichs „Innovationsprozesse und Technikfolgen“ am Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) des KIT. Im Rahmen mehrerer dort angesiedelter Forschungsprojekte beschäftigt er sich aktuell auch mit den Möglichkeitsbedingungen und Folgen automatisierten Fahrens.