

Das Paradies muss warten

THOMAS PÖLZLER

Institut für Philosophie, Universität Graz, Österreich

Auch durch autonome Fahrzeuge werden Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen. Doch was, wenn die Steuerung zwischen zwei potenziellen Opfern wählen muss? Nach welchen Kriterien wird sie das tun? Von Unfall-Algorithmen und „Moralmaschinen“: Hinweise auf eine Ethik künftiger Mobilität.

Bei einem Auto versagen die Bremsen. Wenn es gradeaus weiter fährt, tötet es einen kleinen Jungen, der gerade bei Rot über eine Kreuzung geht. Das Auto kann aber auch nach rechts ausscheren. Dann tötet es einen Erwachsenen, der bei Grün die Straße überquert. Als menschliche Fahrer würden wir in so einer Situation instinktiv reagieren. Zeit, bewusst zu überlegen? Fehlanzeige! Autonome Fahrzeuge hingegen (Fahrzeuge ohne menschlichen Fahrer) werden die Konsequenzen eines Unfalls im Bruchteil einer Sekunde abschätzen und entsprechend reagieren können. Wie also sollten diese Fahrzeuge programmiert sein? Sollten sie den Jungen oder den Erwachsenen töten?

Die überwiegende Mehrzahl aller Verkehrsunfälle geht auf den Faktor Mensch zurück, man denke etwa an Geschwindigkeitsübertretungen, Abgelenktheit oder Alkoholeinfluss. Autonomes Fahren wird viele dieser Unfälle verhindern und unsere Straßen so zu einem insgesamt wesentlich sichereren Ort machen. Und trotzdem – das Paradies muss warten, auch durch autonome Fahrzeuge werden Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen. Wir sollten deshalb die Algorithmen dieser Fahrzeuge rechtzeitig zum Gegenstand breiter ethischer Debatten machen. Das schließt auch eine Diskussion der Rolle moralischer Vielfalt ein.

Bisher haben Ethiker Unfall-Algorithmen oft auf Basis moralischer Prinzipien untersucht, die sie für universell gültig halten, also für personen- und kulturunabhängig. Auch Autobauer haben nicht zwischen Personen und Kulturen differenziert. Ein vollautonomer Tesla würde sich in Frankreich zwar an die französische Straßenverkehrsordnung halten; darüber hinaus würde er aber gleich reagieren wie sein Äquivalent in den USA. Zum Beispiel

würden die Autos in beiden Ländern auf den Erwachsenen zusteuern oder in beiden Ländern auf den Jungen.

Dies überrascht insofern, als unsere moralischen Überzeugungen über autonomes Fahren durchaus Potpourri-Charakter haben. 2018 wurde in der Fachzeitschrift „Nature“ eine Online-Studie mit dem Titel „Moral Machine Experiment“ veröffentlicht. In dieser Studie bewerteten mehr als zwei Millionen Menschen aus mehr als 100 Ländern fiktive Szenarien, unter anderen auch den eingangs geschilderten Fall (www.moralmachine.net/hl/de). Trotz einiger übergreifender Gemeinsamkeiten unterschieden sich die Antworten von Person zu Person und Kultur zu Kultur in wesentlichen Hinsichten.

Eine Möglichkeit, diesen Unterschieden Rechnung zu tragen, besteht in einer individualisierten Programmierung: Wenn eine Person in ein autonomes Fahrzeug steigt, passt sich dieses an die Moral dieser speziellen Person an. Das ist jedoch keine gute Idee. Unter anderem würden so die Sicherheitsvorteile einer einheitlichen Programmierung untergraben. Bei einem Unfall könnte etwa ein Auto auf die Seite des Jungen ausscheren und ein anderes auf die Seite des Erwachsenen: zwei Tote statt nur einem!

Meiner Meinung nach verdienen jedoch zumindest gesellschaftlich vorherrschende Moralüberzeugungen verstärkt Berücksichtigung. Innerhalb von drei großen Kulturkreisen ist man dem „Moral-Machine“-Experiment zufolge auf recht ähnlicher Wellenlänge. So bevorzugen zum Beispiel die meisten Personen aus dem östlichen Kulturkreis (hauptsächlich Staaten im nahen und fernen Osten) junge Verkehrsteilnehmer kaum oder gar nicht; die meisten Personen aus dem westlichen und südlichen Kulturkreis tun dies jedoch deutlich.

Wie könnte eine Berücksichtigung lokaler Moralvorstellungen in der Praxis aussehen? Etwa so: Wenn ein autonomes Fahrzeug innerhalb Chinas (östlicher Kulturkreis) unterwegs ist, behandelt es junge und alte Verkehrsteilnehmer gleich. Dann aber überquert das Fahrzeug die Grenze zu Russland (westliche Überzeugungen), und sofort passt sich sein Algorithmus an die moralischen Präferenzen dieses Kulturkreises an: Junge Verkehrsteilnehmer stehen höher im Kurs. Eine solche Programmierung hätte einige Vorteile. Wieso sollten Hersteller aus den USA oder Deutschland das Recht haben, dem Rest der Welt ihre jeweiligen Moralvorstellungen aufzuoktroyieren? Wer gibt ihnen das Recht zu bestimmen, ob in den Straßen São Paulos oder Bangkoks ein Junge oder ein Erwachsener ums Leben kommt? Das riecht verdächtig nach moralischem Kolonialismus.

Auch Azim Shariff, einer der Forscher hinter dem „Moral-Machine“-Experiment, fordert aus diesem Grund eine „Sensibilität für kulturelle Unterschiede“ ein.

Eine solche Sensibilität wäre ein Zeichen des Respekts gegenüber Menschen vor allem in nicht-westlichen Ländern. Diese Menschen würden dadurch wohl auch eher geneigt sein, autonome Fahrzeuge zu akzeptieren beziehungsweise zu kaufen. Und das wäre gut: Es würde bedeuten, dass auch die Straßen Brasiliens und Thailands rascher sicherer werden.

Trotzdem sollte man die ethische Programmierung solcher Fahrzeuge nicht völlig in die Hände des Volkes legen. Es gibt universelle Minimal-Regeln wie etwa die Menschenrechte – und diese müssen im Blick behalten werden. Stellen wir uns eine Gesellschaft vor, die geschlossen rassistische Präferenzen hat. Selbst unter dieser Annahme ist es nicht zu rechtfertigen, dass autonome Fahrzeuge im Unfallsfall eher Schwarze als Weiße verletzen oder töten. Hier hört sich die Sensibilität für kulturelle Unterschiede auf.

„Wenn du in Rom bist, mach wie es die Römer tun“, heißt es in einem alten Sprichwort. Daran ist etwas Wahres. Zwar müssen auch bei Fragen der ethischen Programmierung stets universelle Grundwerte geachtet werden. Und ob gegen diese verstoßen wird, verdient selbst oft ausführliche Diskussionen; so auch in der Frage Junge versus Erwachsener in obigem fiktiven Szenario. Innerhalb dieses Rahmens sollten sich autonome Fahrzeuge aber tatsächlich an lokale Überzeugungen anpassen: Sie sollten sich in Rom wie Römer verhalten und in Tokio wie Tokioter. Diese These würde auch unter Ethikern und Autobauern größere Aufmerksamkeit verdienen.