



_Diskussionsbedarf. Die deutsche Ethikdebatte rund um autonomes Fahren und künstliche Intelligenz wird in China aufmerksam verfolgt. Wegen der dortigen Marktgröße können die Konsequenzen enorm sein.

Welches Menschenleben gilt mehr – das eines alten Menschen oder das eines Kleinkinds? Dieses sogenannte Dilemmaproblem, welchen Menschen ein autonomes Auto bei einem Unfall verschonen soll, wurde in der Öffentlichkeit und von Verkehrsexperten lange Zeit intensiv diskutiert. Zeigte es doch eindringlich auf, dass künstliche Intelligenz (KI) sogar über Leib und Leben entscheiden könnte. Auch nachdem die vom Verkehrsministerium einberufene Ethikkommission eine

Qualifizierung von Menschen nach Merkmalen für unzulässig erklärt hat, bleibt genug Diskussionsstoff über die ethischen Konsequenzen von KI-Entscheidungen. Dazu zählen Unfallsituationen, die wesentlich wahrscheinlicher sind als das beschriebene Dilemma. So lautet eine These im Bericht der Ethikkommission: „Sachschaden geht vor Personenschaden: In Gefahrensituationen hat der Schutz menschlichen Lebens immer höchste Priorität.“ Informationsrechtsprofessor Eric

Hilgendorf von der Uni Würzburg kommentiert: „Das ist das Prinzip des geringeren Übels.“ Das Fahrzeug sollte bei einem unausweichlichen Unfall einen Straßenpfosten statt Autos anfahren. Schäden seien zu minimieren. Hilgendorf war Mitglied der Ethikkommission. „Der Grundsatz ‚lieber ein Sachschaden als Personenschaden‘ ist nur Theorie. Im autonomen Auto könnte zum Beispiel ein 89-jähriger Wirbelsäulengeschädigter sitzen, der sich bei einem Aufprall gegen einen Pfosten schlimmer verletzen könnte als ein jüngerer Gesunder“, wendet Dirk Wisselmann ein, Referent für automatisiertes Fahren bei BMW. Zudem könne ein autonomes Auto derzeit nur erkennen, ob eine befahrbare Strecke vor ihm liege oder nicht. Eine Gesichtserkennung sei noch nicht möglich, so dass eine Unterscheidung nach Lebensalter derzeit an der Technik scheitert.

Die Krux bei ethischen Diskussionen über den Straßenverkehr ist, dass die Vielfalt an Unfallkonstellationen es extrem schwer macht, grundsätzlich festzulegen, welches Fahrverhalten Schäden minimiert. Es kommt auf den Einzelfall an. Selbst wenn autonome Autos sich defensiv und regelgerecht bewegen, kann das im Alltag problematisch werden, da andere Verkehrsteilnehmer in bestimmten Situationen mit einem Regelverstoß rechnen, wie ihn menschliche Fahrer machen würden. Eine spannende Debatte verspricht die Frage, ob die Verkehrsbehörden künftig das Recht erhalten sollen, notfalls mit Hilfe von KI autonome Autos abzubremsen, um Gefahren zu entschärfen. „Angesichts von über 3000 Verkehrstoten in Deutschland pro Jahr wäre ein Eingriff legitimiert“, meint Hilgendorf. Die diversen ethischen und juristischen Fragen rund um KI werden nicht nur von Wissenschaftlern diskutiert. Bei BMW gibt es einen Arbeitskreis, der sich damit beschäftigt. Er tauscht sich mit vielen anderen Mitarbeitern des Autobauers aus, darunter Entwicklungsingenieuren. „Es geht darum, Bewusstsein in der täglichen Arbeit zu schaffen“, sagt Wisselmann.

Die deutsche Ethikdebatte wirkt weit über unsere Grenzen hinaus. In China wird sie intensiv verfolgt und teilweise auf das eigene Land übertragen. Durch den riesigen chinesischen Automarkt kann das wiederum Konsequenzen für weitere Länder haben. Auch die Rechtswissenschaftler diskutieren eifrig über mögliche Konsequenzen des Fortschritts in der KI. „Wir stehen noch am Anfang der Debatte. In Kontinentaleuropa dreht sie sich vor allem um die Haftung, in der USA mehr um Ethik“, sagt Thomas Klindt. Der Produkthaftungsexperte berät als Anwalt der Wirtschaftskanzlei Noerr Hersteller und Zulieferer zur Haftung von autonomen Systemen. Bei Unfällen sind drei Haftungsarten zu unterscheiden: die des Fahrers, des Herstellers (Produkthaftung) und des Halters (Gefährdungshaftung). „Beim autonomen Fahren wird die Herstellerhaftung wichtiger. Der Geschädigte hat gegebenenfalls das Wahlrecht, ob er gegen den Hersteller des Autos oder der Software vorgeht“, so Klindt. „Wir rechnen dennoch mit einer niedrigeren Haftungssumme für die Hersteller, weil die Zahl der Unfälle durch autonome Autos stark sinken wird“, ist Dirk Wisselmann überzeugt. Für

»Die Frage ist: Wann wird KI so viel Eigenständigkeit entwickeln, dass man sie nicht mehr mit der Maschinenregelung beschreiben kann? Wie werden wir damit umgehen?«

Thomas Klindt, Wirtschaftskanzlei Noerr

Kopfzerbrechen unter Juristen sorgt auch, wie man mit selbstlernenden Systemen als Schadensverursacher umgehen soll, denn Fehler können nicht ohne Weiteres den Programmierern angelastet werden. Oder wie man falsche Bestellungen einer KI bei einer anderen Maschine zu beurteilen hat: Handelt es sich dabei um einen Vertrag? Die Fachwelt wartet gespannt auf das erste Gerichtsurteil dazu. „Es ist gut, dass Hersteller und Gesetzgeber in Deutschland beim autonomen Fahren vorsichtiger vorgehen als in den USA. Die Schritt-für-Schritt-Methode ist richtig. Der Gesetzgeber muss die Haftung erweitern, den Datenschutz regeln und Geschädigten Ersatz verschaffen. Das folgt aus dem Sozialstaatsprinzip“, erläutert Eric Hilgendorf. „Deutschland ist hier richtungsweisend. Die realitätsnahen Regelungen zum automatisierten Fahren im Straßenverkehrsgesetz werden 2019 überarbeitet. Die Diskussionsbereitschaft ist sehr gut“, lobt BMW-Mitarbeiter Wisselmann.

Noch Zukunftsmusik sind dagegen Überlegungen, „elektronische“ oder „digitale Personen“ als Träger von Rechten und Pflichten neben den zwei Rechtssubjekten natürliche und juristische Personen einzuführen. „Die Frage ist: Wann wird KI so viel Eigenständigkeit entwickeln, dass man sie nicht mehr mit der Maschinenregelung beschreiben kann? Wie werden wir damit umgehen?“, fragt sich Thomas Klindt. Noch scheint das weit hergeholt, doch die Analogie zur Jahrzehnte alten Kontroverse um Tierrechte zeigt, dass zunächst exotisch anmutende Ideen auf lange Sicht durchaus Gesetzeskraft erlangen können. Bei BMW will man nicht ganz so weit in die Zukunft blicken: „Grundsätzlich ist uns die Diskussion bekannt, aber das Thema ist bei uns nicht präsent“, sagt Wisselmann. Derweil zeigt eine Umfrage der Bertelsmann-Stiftung die Skepsis in der Öffentlichkeit: 73 Prozent der 1221 Befragten unterstützen ein Verbot von vollautomatisierten Entscheidungen, die nur von Software und ohne direkte menschliche Beteiligung getroffen werden. Die Ablehnung bezieht sich dabei nicht nur auf besonders sensible Lebensbereiche wie etwa das Gesundheits- oder Gerichtswesen, sondern umfasst sogar einfache Themen wie die Rechtschreibprüfung in Textverarbeitungsprogrammen. Dass 46 Prozent aller Befragten keine festgelegte Haltung zu Algorithmen hätten, zeigt andererseits, dass die gesellschaftliche Meinungsbildung alles andere als abgeschlossen ist.

Autor: Ulrich Hottel