

Moralische Dilemmata mit selbstfahrenden Autos

Stellen Sie sich vor, Sie sind mit Ihrem Auto in den Alpen unterwegs, haben gerade einen Pass überwunden und fahren eine enge kurvenreiche Straße den Berg hinab. Nach einer unübersichtlichen Kurve sehen Sie plötzlich mit Schrecken eine Gruppe von fünf Fahrradfahrern, die Ihnen auf ganzer Straßenbreite entgegenkommt. Sie können nicht mehr rechtzeitig bremsen und es gibt keine Möglichkeit, den Radlern auszuweichen: Rechts erhebt sich eine massive Bergwand und links von der Straße gähnt ein tiefer Abgrund. Wenn Sie nichts unternehmen, werden fünf Radfahrer sterben. Wenn Sie das Lenkrad rechtsherum reißen und das Auto gegen die Wand steuern, wird ein Radfahrer sterben, während Sie mit leichten Verletzungen davonkommen. Sie können aber auch nach links ausweichen und mit Ihrem Auto in den Abgrund stürzen. Dann wird den Radfahrern zwar nichts passieren, allerdings werden Sie Ihre heroische Entscheidung mit dem Leben bezahlen. Wie werden Sie sich entscheiden?

Autofahren ist immer mit einem gewissen Risiko verbunden. Menschen verhalten sich in Gefahrensituationen oft instinktiv. In der obigen Situation haben Sie nur den Bruchteil einer Sekunde Zeit, sich zu entscheiden. Sie können keine langwierigen moralphilosophischen Überlegungen anstellen oder Handlungsalternativen abwägen. Wäre es daher nicht besser, wenn das Auto selbst mit Hilfe eines Computerprogramms die Entscheidung trifft?

In den letzten Jahren konnte durch technische Verbesserungen und Sicherheitsmaßnahmen die Zahl der Verkehrstoten erheblich gesenkt werden. Viele Verkehrsunfälle kommen durch Unachtsamkeit oder zu schnelles und riskantes Fahren zustande. Mit Hilfe selbstfahrender Autos könnte man die Zahl der Verkehrsunfälle weiter reduzieren. Erste Prototypen gibt es bereits. Selbstfahrende Autos halten sich stets an

die Straßenverkehrsordnung. Sie fahren nicht schneller als erlaubt, sie bremsen bei Gefahr automatisch und reagieren schneller als der Mensch. Sie ermüden nicht, geraten nicht in Panik und tun in Gefahrensituationen stets das Richtige. Was „richtig“ ist, wird von einem Computerprogramm bestimmt, beziehungsweise den Ingenieuren, die das Auto programmiert haben. Aber was ist bei einem moralischen Dilemma richtig oder falsch? In Konfliktsituationen wie der oben geschilderten entscheidet das Programm über Leben und Tod: Soll der Autofahrer geopfert werden, damit das Leben der fünf Radfahrer gerettet werden kann? Soll das Programm einer utilitaristischen Ethik folgen, nach der so viele Menschenleben wie möglich gerettet werden oder soll der Schutz der Fahrzeuginsassen oberste Priorität haben, auch um den Preis menschlicher Kollateralschäden?

Französische und amerikanische Forscher legten moralische Dilemmata ähnlich wie das obige Radfahrerndilemma Versuchspersonen vor und fragten sie, wie sich ein selbstfahrendes Auto in einer solchen Situation verhalten sollte (Bonneton et al. 2016). Die meisten der Befragten entschieden sich für die utilitaristische Lösung: Im Extremfall sollte der Autofahrer geopfert werden, wenn dadurch mehr Menschenleben gerettet werden können. Die Zustimmungsrate stieg erwartungsgemäß mit der Zahl der zu rettenden Leben an. In einer weiteren Runde wurden die Versuchspersonen gefragt, ob sie selbst ein solches Auto kaufen würden, wenn sie wüssten, dass sie als Fahrer oder ihnen nahestehende Mitfahrer im Notfall geopfert würden, um das Leben anderer Menschen zu retten. Es ist kaum verwunderlich, dass hier die Zustimmungsrate rapide sank. Es macht eben einen Unterschied, ob es um andere Menschen oder einen selbst geht. Utilitaristische Ethik-Programme machen selbstfahrende Autos für potenzielle Käufer unattraktiv. Wenn sich Autofahrer in ihrem eigenen Auto nicht sicher fühlen können, wenn sie wissen, dass

sie selbst und andere Insassen lediglich als abstrakte Rechengrößen betrachtet werden, die jederzeit gegen einen größeren Nutzen verrechnet werden können, trägt dies kaum zu einer Absatzsteigerung beim Autoverkauf bei. Das Prinzip des kleineren Übels ist eben ein schlechtes Verkaufsargument. Wenn aber die Akzeptanz selbstfahrender Autos sinkt und sie nur von wenigen Menschen gekauft werden, kann dadurch die Zahl der Verkehrstoten nicht reduziert werden. Der vermeintliche Vorteil selbstfahrender Autos wird aus utilitaristischer Sicht zu einem Nachteil. Damit haben aber nicht nur die Konstrukteure und Verkäufer selbstfahrender Autos ein Imageproblem, sondern auch die Utilitaristen: Utilitaristische Argumente sprechen gegen die Verwendung utilitaristischer Ethik-Programme. In gewisser Weise führt sich der Utilitarismus selbst ad absurdum. Werden die Autos dagegen so programmiert, dass sie vorwiegend die Insassen schützen, müssen sich künftig Passanten, Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer in Acht nehmen. In moralischen Dilemmata gibt es keine für alle Parteien optimale Lösung. Es geht nur darum, wer den Schaden trägt.

Alexander Hevelke und Julian Nida-Rümelin weisen auf andere Nachteile utilitaristischer Ethik-Programme hin: Geht man von einem strikt auf Schadensminimierung ausgerichteten Programm aus, so ist auch die Verletzungswahrscheinlichkeit von Verkehrsteilnehmern zu berücksichtigen. Aus statistischen Erhebungen weiß man, dass Frauen und ältere Menschen überdurchschnittlich häufig bei Verkehrsunfällen ums Leben kommen. Um die Zahl der Verkehrstoten zu senken, müssten diese Risikogruppen besser geschützt werden, was aber zu einer Ungleichbehandlung von potenziellen Unfallopfern führen würde. Wenn ein selbstfahrendes Auto vor die Wahl gestellt würde, einen jungen oder einen älteren Menschen zu überfahren, würde es ohne zu zögern die Verletzung des jüngeren in Kauf nehmen, weil er den Unfall mit höherer

Wahrscheinlichkeit überleben würde als der ältere. Würde dies zur Regel, werden jüngere Menschen dadurch diskriminiert (Hevelke, Nida-Rümelin 2015, 13).

Betrachten wir einen anderen Fall: Sie fahren in einem vollautomatisierten Auto auf einer engen Straße. Nach einer unübersichtlichen Kurve kommt Ihnen ein Motorradfahrer entgegen, der einen anderen Motorradfahrer überholt. Sie können nicht beiden Fahrern ausweichen. Sie haben nur die Wahl, mit welchem der beiden Fahrer sie kollidieren. Es gibt aber einen Unterschied: Einer der beiden Motorradfahrer trägt einen Helm, der andere ist ohne Helm unterwegs. Zum Glück nimmt ihnen das Auto die Entscheidung ab. Ein auf Schadensminimierung programmiertes Auto würde den helmlosen Fahrer schonen: Denn der Motorradfahrer mit Helm ist besser geschützt und hat bei einem Unfall eine höhere Überlebenschance als der Fahrer ohne Helm. Das Auto wird daher mit dem Helmträger kollidieren (Lin 2015, 72f.; Hevelke, Nida-Rümelin 2015, 14).

Würden Autos serienmäßig mit solchen Programmen ausgestattet, könnten sich ungeschützte Verkehrsteilnehmer besonders sicher fühlen. Das könnte dazu führen, dass Motorradfahrer künftig auf einen Helm verzichten werden. Die Unfallrisiken würden auf verschiedene Personengruppen ungleich verteilt, was dem Gleichbehandlungsgrundsatz widerspricht. Nach Ansicht von Hevelke und Nida-Rümelin werden dadurch Fehlanreize geschaffen: „Je nachdem, wie stark die Fahrzeugwahl das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, beeinflussen würde, könnte es auf einmal irrational werden, sich möglichst sichere Fahrzeuge zuzulegen. Um sich und seine Familie bestmöglich zu schützen, wäre man unter Umständen besser beraten, in Crashtests relativ schlecht abschneidende Autos zu wählen. Schließlich wäre hier das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, unter Umständen erheblich geringer.“ (Hevelke, Nida-Rümelin 2015, 18)