

Autonomes Fahren

Der Handlungsbegriff ist nicht nur ein zentraler Begriff der Angewandten Ethik, sondern der Ethik überhaupt. Er beschäftigt durch die Jahrhunderte die Moralphilosophen. Angefangen von Aristoteles über Kants Maximenbegriff bis hin zu Wittgenstein, um nur die prominentesten zu nennen. Aber auch Philosophinnen und Philosophen der sogenannten analytischen Philosophie haben den Handlungsbegriff zum zentralen Thema gemacht. Ich meinerseits halte die Definition von Max Weber für plausibel und praktikabel, mit der man bei der Bewertung, ob wir es mit einer Handlung zu tun haben, erst einmal ein gutes Stück weiter kommt. Weber schreibt: „Handeln‘ soll dabei ein menschliches Verhalten (einerlei ob äußeres oder innerliches Tun, Unterlassen oder Dulden) heißen, wenn und insofern als der oder die Handelnden mit ihm einen subjektiven Sinn verbinden.“ Wenn ich ein Glas umstoße, kann das ein Versehen sein. Wir definieren es dann als Verhalten. Stoße ich aber dieses Glas um, um den Gastgeber zu ärgern, dann ist es ein Handeln, weil meinem Verhalten ein Sinn unterlegt wird.

Nun muss man noch darüber nachdenken, wie es ist, wenn Kausalketten unterbrochen oder gestört werden, und wir zu ganz anderen als den intendierten Ergebnissen kommen, ob es dann auch noch Handeln ist. Die Störungen von Kausalketten werden im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren eine ganz wesentliche Rolle spielen. Wenn wir uns in den Straßenverkehr begeben, haben wir die Absicht, niemanden zu gefährden und zu Schaden kommen zu lassen. Ein Unfall ist darum eine Unterbrechung oder Störung der Kausalkette. So lautet auch die Definition des Bundesgerichtshofes: Ein Unfall ist ein unvorhergesehenes, plötzlich eintretendes Ereignis. Der Unfall ist also nicht mit Vorsatz herbeigeführt worden. Folgen wir der weberschen Definition, so ist auch bei einem Unfall der ursprüngliche Sinn, niemanden zu gefährden und zu Schaden kommen zu lassen. Ein Unfall ist regelmäßig ein Abweichen vom Kausalverlauf.

Eine weitere Besonderheit, die zu berücksichtigen ist: Es geht beim autonomen Fahren nicht um Handeln im klassischen Sinne, aber um etwas, das auf Handeln anderer, neuerer Art hinausläuft und die Folgen von Handeln im klassischen Sinne hat. Im Moment des Fahrens handelt nicht ein Mensch, sondern ein Algorithmus steuert das Auto. Bei einem Unfall zeigen sich dennoch dieselben Folgen wie beim klassischen Handeln.

Wie sollte der Algorithmus für eine Situation programmiert werden, in der in einer Verkehrssituation die Frage aufgeworfen wird, ob ein Rentner überfahren wird oder drei Schulkinder? Es gibt in der angenommenen Situation keine Alternative zum Überfahren von mindestens einem Menschen. Mit diesem Fall beschäftigte sich die Ethik-Kommission zum autonomen Fahren beim Bundesverkehrsministerium. Die Kommission nahm den Trolley-Fall als Diskussionsfolie für die ethische Problematik des autonomen Fahrens. Sie kam aber zu dem Ergebnis, dass dieser Fall nicht weiterhilft und überwies die Problematik an eine Arbeitsgruppe. Ich will Philippa Foot neu lesen und zeigen, dass ihre Überlegungen sehr wohl zur Bearbeitung der Problematik des autonomen Fahrens einen Beitrag leistet.