

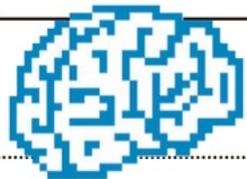
Unter der Fahrzeughaube menschtelt es nur marginal

Öffentliche Veranstaltung zum autonomen Fahren: Warum die Visionen von Straßen voller selbständig fahrender Autos in Frage gestellt werden

Ist er schon wieder vorbei, der Hype um selbständig fahrende Autos und Lastwagen, bleibt „Sally“ ein ferner Traum? Sally, das war das selbständig denkende, man möchte fast sagen lebende Cabriolet in Isaac Asimovs gleichlautender herzerreißender Kurzgeschichte aus dem Jahr 1953. Mit den „schönsten, feinen Linien eines Modells“ ausgestattet, kann sich Sally putzen und polieren, sie lacht, indem sie die Türen auf- und zuschlägt, und sie ist der Liebling des Farmers, auf dessen Gelände die Automobile sich so frei bewegen, wie ein Mensch heute nur sein kann.

Kurzum: Sally ist Asimovs autogewordenes Unternehmerrglück. Manchmal, wenn man die Debatten über autonome Fahrzeuge der jüngeren Vergangenheit zurückverfolgt, ist das Autoglück gar nicht mehr so fern. Sogar Bürgerumfragen gehen in die Richtung: Die Mehrheit freut sich laut „Computerwoche“ angeblich schon darauf, in fünf Jahren oder etwas mehr das Lenken den dann nicht mehr nur selbständig einparkenden, sondern auch auf der Autobahn heimischen autonomen Fahrzeugen zu überlassen. Die Experten sind da offenbar schon wieder

sehr viel skeptischer. Oliver Bendel gehört zu ihnen. Der Informations- und Maschinenethiker von der Schweizer Hochschule Wirtschaft FHNW war einer von vier Wissenschaftlern, die in der öffentlichen Veranstaltungsreihe „Zukunft des Gehirns“ in Stuttgart zu Gast waren. Die Reihe, eine Erfindung der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung und dieser Zeitung, hatte sich diesmal zusammen mit dem Cyber Valley und dem Max-Planck-Institut



ZUKUNFT DES GEHIRNS

für Intelligente Systeme in Stuttgart mit der Asimovschen Sally-Utopie beschäftigt. Wie weit werden wir aber in der „Vermenschlichung“ des Automobils gehen? Oder technisch gefragt: Ist der Traum überhaupt realisierbar? Unsere Experten waren skeptisch: „Es gibt immer mehr, die sagen, vollautomatisiertes Fahren ist eine Blase, die irgendwann platzt“, sagt

Bendel, „dass irgendwann die ganze Welt autonom fährt, überall, das halte ich für ein Gerücht.“ Grundsätzlich hegt der Schweizer durchaus Sympathie für die neuen alten Sally-Utopien – solange die versprochene neue Freiheit nicht hinter unsere liebgewonnene mobile Freiheit als selbständige Autolenker zurückfällt. Seine Dystopie ist nicht das Versagen der vieldiskutierten moralischen Maschine, an die unsere ethischen Maßstäbe angelegt werden, sobald ein Unfall unausweichlich wird und Menschen zu Schaden kommen – Bendels Horrorszenario ist ein anderes: Wenn der Staat nämlich irgendwann Gesetze erlässt, die das autonome Fahren vorschreiben, weil mit Roboterautos der Verkehr energiesparender zu organisieren und noch dazu deutlich sicherer sei, die Technik aber meilenweit von der Asimovschen Utopie entfernt ist. Dann ist es aus mit der flexiblen Mobilität von heute, fürchtet Bendel, „dann ist am Ende vielleicht nur das vollautomatisierte Fahren nur von A nach B erlaubt“.

1,3 Millionen Verkehrstote weltweit pro Jahr wie derzeit sind auch für Andreas Geiger vom Max-Planck-Institut für In-

telligente Systeme ein starkes Argument, autonomisiertes Fahren voranzutreiben. „Aber mehr Sicherheit ist auch durch verbesserte Fahrassistenzsysteme zu erreichen, wie sie heute schon immer mehr eingebaut werden“, sagte Geiger. Der inzwischen weitverbreiteten Vorstellung, dass die für vollautomatisierte Fahrzeuge nötigen Fortschritte angesichts der experimentellen Entwicklungen der Auto- und Mobilitätskonzerne ebenso wie des maschinellen Lernens und der Künstlichen Intelligenz quasi schon vor der Tür stehen, trat Geiger entschieden entgegen. In die Autos werden immer mehr, immer bessere Sensoren eingebaut, gleichzeitig aber seien grundlegende technische Probleme lange nicht gelöst. Ein Beispiel: Die Vernetzung der Infrastruktur: „Alles, was kommuniziert, kann grundsätzlich gehackt werden.“ Und was gestört werden kann, wird potentiell unsicher und anfällig, mögen die lernenden und KI-gesteuerten Einzelmodule der Roboterautos auch noch so viel „autonom denken“ – sprich: Daten verarbeiten – können. Porsche-Entwicklungsingenieur Sebastian Söhner ist deshalb überzeugt, dass der Mensch wei-

ter gebraucht wird im Auto: „Für uns hat das hybride Fahren eine Zukunft“, heißt: In schwierigen Situationen muss der Mensch einspringen – auch weil die Sensoren oder die Software auf absehbare Zeit sabotiert werden können.

Die Versuche der technischen Perfektionierung kommen offensichtlich an Grenzen. Und auch die Vermenschlichung des Automaten, indem man ihnen etwa ethische Imperative in Konflikt- und Dilemmasituationen auf der Straße einpflanzt, hat nach Überzeugung Bendels schwerwiegende Tücken. Ethische Maßstäbe seien hochgradig kulturabhängig, Autos hier oder in Japan könnten ganz unterschiedliche moralische Maßstäbe zugrunde gelegt werden. „Ich bin dagegen, das Auto quantifizieren und qualifizieren zu lassen, wenn es um Menschenleben geht“, sagte Bendel in Stuttgart. Zu dem Schluss war zumindest auch die Ethikkommission des Verkehrsministers gekommen – ohne eine massentaugliche Alternativlösung vorzulegen. Asimovs autonome Sally war ein Gedankenexperiment, vieles in der aktuellen Fahrzeugentwicklung ist offenbar nicht viel weiter. JOACHIM MÜLLER-JUNG