

# Autonoblog

Autonomes Fahren zwischen Hype und Wirklichkeit

## Was autonomes Fahren mit Ethik zu tun hat

[Ethik & autonomes Fahren, Wiki / Von David Knollmann](#)



Es ist nicht unbedingt offensichtlich: Was soll autonomes Fahren bitteschön mit Ethik zu tun haben?

Bei ersterem geht es um Technik, Mobilität, Zukunft, Künstliche Intelligenz. Und bei letzterem?

### Was ist Ethik?

Auf der Suche nach Definitionen dazu, was Ethik ist, trifft man häufig auf solche, die bereits eine begriffliche Abgrenzung vornehmen. Denn wenn von Ethik gesprochen wird, ist die Rede von der *Mora*/nicht weit. Häufig werden beide Begriffe einfach synonym gebraucht, was für den Alltag praktisch erscheinen mag, aber für die

wissenschaftliche Auseinandersetzung natürlich ungenügend ist. Vereinfacht gesprochen befindet sich die Ethik ein Abstraktionsniveau über der Moral; sie ist die systematische Auseinandersetzung mit ihr:

„*Ethics is the philosophical study of morality.*“<sup>1</sup>

Sodann stehen wir aber vor einer weiteren Frage: Was ist denn nun Moral? Schlaumeier könnten nun auf das soeben Gelernte verweisen und antworten: Die Moral ist das Studienobjekt der Ethik. So ein Zirkelschluss ist allerdings wenig erhellend. Deshalb anders: Moral ist ein *System von allgemeingültigen Normen*, also Verhaltensregeln, nach denen sich die Mitglieder einer Gemeinschaft richten. Moral gibt also Auskunft darüber, welche Handlungen richtig oder falsch, gut oder böse sind – bzw. so *wahrgenommen* werden -, und prägt die entsprechenden Verhaltensweisen und Praktiken in einer Gemeinschaft. Wobei es einen Unterschied geben kann zwischen dem, was in einer Gemeinschaft als richtig oder falsch angesehen und entsprechend sanktioniert wird und dem, was die Mitglieder einer Gemeinschaft tun oder lassen *sollten*: Die Massenversklavung von Afrikanern in den USA im 18. Jahrhundert entsprach einer konventionellen Moral, die Gleichheit und Freiheit der herrschende Klasse betonte.<sup>2</sup>

So lassen sich zwei Teildisziplinen der Ethik unterscheiden: Die *deskriptive Ethik* untersucht, welche Normen *de facto* befolgt werden, während die *normative Ethik* fragt, welche Normen befolgt werden *sollten*. Mit dem Sollen ist sogleich die Frage nach den „guten Gründen“ verbunden – also danach, wie bestimmte Handlungen gerechtfertigt werden können. Mit der philosophischen Untersuchung der Moral (= der Ethik) ist häufig der Anspruch verbunden, „[of] finding the standards it [=morality] comprises, expounding them systematically, and establishing the rational grounds of their authority in practical thinking.“<sup>3</sup> Hier wird also der Anspruch formuliert, *vernünftige* Gründe für Verhaltensstandards zu finden, die Autorität erzeugen, also akzeptiert werden. Gleichwohl besteht selbst unter Philosophen kein Konsens hinsichtlich der *vernünftigen guten Gründe* – es existieren verschiedene ethische Schulen und Theorien nebeneinander.

*Ethische Theorien* unterscheiden sich etwa danach, welche *Kriterien* sie zur Beurteilung des Handelns heranziehen. Zwei prominente Beispiele:

- Die *deontologische Ethik* beurteilt eine Handlung – vereinfacht gesprochen – vor dem Hintergrund bestimmter Regeln („Du sollst nicht töten“), eines Regelsystems oder bestimmter Handlungspflichten. Die Kantsche Pflichtethik und ihr kategorischer Imperativ lassen sich zu den deontologischen Ansätzen zählen. Mit Verweis auf ein Regelsystem wird zudem klar, dass durch staatliche Gesetze Handlungen danach beeinflusst oder gar (absolut) verboten werden sollen, ob sie aus Sicht des Gesetzgebers wünschenswert oder unerwünscht sind. Sie haben mithin ebenso deontologischen Charakter.

- *Konsequentialistische Ethik* beurteilt im Gegensatz zur deontologischen Ethik nicht die Handlung *an sich* (im Lichte bestimmter Regeln oder Pflichten), sondern deren *Konsequenzen*. Die Konsequenzen werden bewertet und man ist sodann „ethisch verpflichtet, die Folgen des eigenen Handelns zu optimieren“<sup>4</sup>, etwa, um den womöglich durch die Handlung verursachten Schaden im Sinne einer Gesamtbilanzierung zu minimieren. Im ethischen Konsequentialismus gibt es regelmäßig also keine *absoluten Verbote* („Du sollst nicht töten“), weil außerhalb der Bewertung der Konsequenzen keine weiteren relevanten Bewertungsaspekte existieren. Der auf Jeremy Bentham und John Stuart Mill zurückgehende Utilitarismus kann als ein Beispiel konsequentialistischer Ethik verstanden werden<sup>5</sup>. Konsequentialistische ist im Gegensatz zur deontologischen Ethik stärker *teleologisch*, also zweckorientiert. Wiederum sehr vereinfacht gesprochen: Wo bei ersterer womöglich der Zweck die Mittel zu heiligen vermag, wird dies bei letzterer regelmäßig verneint, sofern die eingesetzten Mittel Regeln oder Pflichten verletzen.

## Was hat Ethik mit autonomem Fahren zu tun?

Mit diesem kurzen Abriss dazu, was Ethik ist, lässt sich nun einfacher entscheiden, was diese mit dem autonomen Fahren zu tun haben soll.

Wie wir gelernt haben, beurteilt die Ethik bestimmte Handlungen. Und autonome Autos müssen – jedenfalls dann, wenn die Technik perfektioniert wurde – *anstelle* von Menschen Entscheidungen treffen und Handlungen vornehmen. Die Beurteilung dieser Handlungen ist dann ein Fall *angewandter Ethik*.

Zum Beispiel wird es darum gehen, Handlungen in solchen Situationen zu beurteilen, in denen ein Schaden entsteht und womöglich Menschen verletzt oder gar getötet werden. Und die Beurteilung einer solchen Schadenszurechnung und -beurteilung ist traditionell eine moralphilosophische Frage<sup>6</sup>. Die Ethik muss etwa eine Antwort auf die Frage liefern, wie sich die Maschine verhalten soll, wenn eine Kollision nicht mehr zu vermeiden ist.

Der Vorteil im Fall des autonomen Fahrens als Zukunftstechnologie liegt darin, dass diese Beurteilung nicht vorgenommen werden muss, wenn bereits ein Schaden entstanden ist. Da die Technik noch entwickelt wird und nicht fertig ist, können ethische Grundfragen zum autonomen Fahren *im Vorhinein* diskutiert werden. Eine solche Diskussion könnte die Akzeptanz der Technik, die mehr Sicherheit auf den Straßen verspricht, erhöhen.

Ethische Probleme des autonomen Fahrens werden regelmäßig im Verweis auf sogenannte Dilemma-Situationen veranschaulicht: Hier hat das autonome Fahrzeug nur die Wahl zwischen zwei Übeln. Überfährt es die Seniorin oder den Teenager, die Katze oder den Chefarzt, den Fahrradfahrer mit Helm oder den ohne Helm? In der Philosophie wird in diesem Zusammenhang von sogenannten Trolley-Problemen gesprochen.

Was es damit auf sich hat, beschreiben wir in einem nächsten Beitrag unserer Ethik-Serie.

## Reihe „Ethik und autonomes Fahren“

1. [Was autonomes Fahren mit Ethik zu tun hat](#)
2. [Ethik & autonomes Fahren II: Trolley-Problem](#)
3. [Ethik & autonomes Fahren III: Das Problem mit dem Trolley-Problem](#)
4. [Ethik & autonomes Fahren IV: Wie autonome Fahrzeuge wirklich entscheiden](#)
5. [Ethik & autonomes Fahren V: Warum das Trolley-Problem doch wichtig ist](#)
6. [Ethik & autonomes Fahren VI: Ein selbstbestimmtes Ethik-Setting für mehr Akzeptanz?](#)
7. [Ethik & autonomes Fahren VII: Die deontologische Kritik an der Schadensoptimierung](#)
8. [Ethik & autonomes Fahren VIII: Recht und Dilemma](#)
9. [Ethik & autonomes Fahren IX: Die Ergebnisse der Ethik-Kommission „Automatisiertes und vernetztes Fahren“](#)
10. [Ethik & autonomes Fahren X: Ethik und Datenschutz](#)

1. Deigh, John. 2010. An Introduction to Ethics. Cambridge, p. 7. [↩](#)
2. Morgan, Edmund S. 1972. Slavery and Freedom: The American Paradox. In: The Journal of American History Vol. 59, No. 1 (Jun., 1972), pp. 5-29. [↩](#)
3. Deigh, John. 2010. An Introduction to Ethics. Cambridge University Press: Cambridge, p. 10. [↩](#)
4. Nida-Rümelin, Julian/Rath, Benjamin/Schulenburg, Johann. 2012. Risikoethik. De Gruyter: Berlin/Bosten, S. 128. [↩](#)
5. Nida-Rümelin, Julian/Rath, Benjamin/Schulenburg, Johann. 2012. Risikoethik. De Gruyter: Berlin/Bosten, S. 127. [↩](#)
6. Blackburn, Simon. 2003. Ehtics. A Very Short Introduction. Oxford University Press: Oxford. [↩](#)

---

[← zurück](#)

[weiter →](#)

## Über

Auf dem Autonoblog schreiben Wissenschaftler unterschiedlicher Disziplinen über sozialwissenschaftliche, ethische wie rechtliche Aspekte des autonomen Fahrens. Unter Leitung von Dr. David Knollmann und Prof. Volker Lüdemann informiert das Autoren-Team regelmäßig über neueste Entwicklungen rund um das autonome

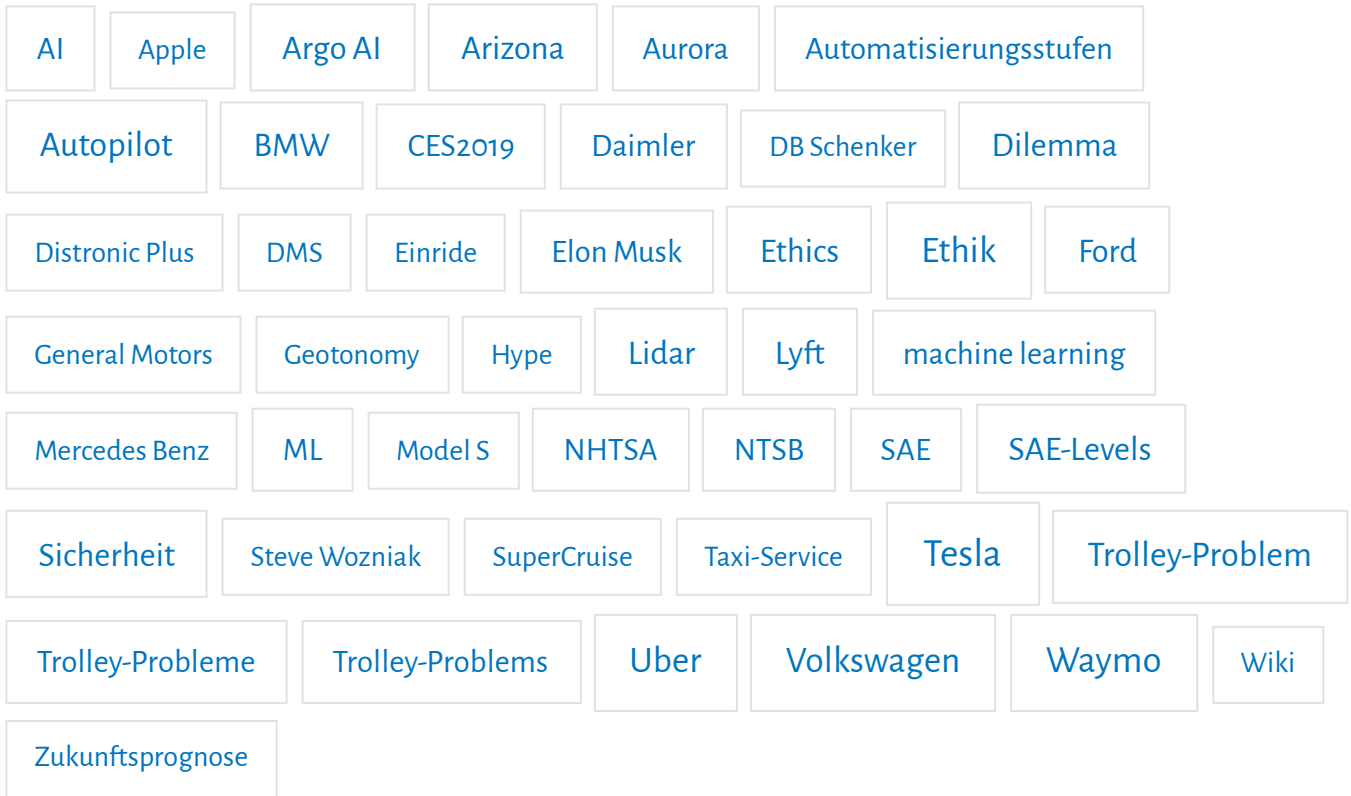
Fahren. Der Autonoblog ist eine Publikation des [Niedersächsischen Datenschutzzentrums \(NDZ\)](#), einer wissenschaftlichen Einrichtung der [Hochschule Osnabrück](#), und des vom [Europäischen Fonds für regionale Entwicklung](#) geförderten Forschungsprojekts „Demokratie des Fahrens – Sollen Autos moralische Entscheidungen treffen?“ (DeFrAmE).



**HOCHSCHULE OSNABRÜCK**  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



## Tags



## Kategorien

[Analyse](#)

[Ethik & autonomes Fahren](#)

[Kommentar](#)

[Longform](#)

[News](#)

[Wiki](#)

## Neueste Beiträge

[News zum autonomen Fahren {KW16/2019}](#)

[Ethik & autonomes Fahren IV:](#)

[Wie autonome Fahrzeuge wirklich entscheiden](#)

[Ethik & autonomes Fahren III:](#)

[Das Problem mit dem Trolley-Problem](#)

[News zum autonomen Fahren {KW13/2019}](#)

[Ethik & autonomes Fahren II: Trolley-Probleme](#)

# Archive

[April 2019](#)

[März 2019](#)

[Februar 2019](#)

[Januar 2019](#)

[Dezember 2018](#)

[November 2018](#)

Copyright © 2020 Autonoblog

[Über](#) [Datenschutzerklärung](#) [Impressum](#)