

BM Dobrindt zum Bericht der Ethik-Kommission zum automatisierten Fahren

Herr Minister:

„Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, als allererstes Mal ein ganz herzliches Dankeschön, dass Sie heute hier ins Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gekommen sind zum Bericht der Ethik-Kommission zum automatisierten und vernetzten Fahren. Die Ethik-Kommission, die unter dem Vorsitz von Udo Di Fabio in den letzten Monaten getagt hat, im letzten Jahr von mir eingesetzt worden ist, um einen dritten, wesentlichen Baustein im Bereich des vernetzten und automatisierten Fahrens zu liefern, einen dritten Baustein neben der technischen Entwicklung, die wir begleiten, durch das digitale Testfeld Autobahn auf der A9, wo ja aus der Labor-Situation herausgenommen die automatisierten Fahrsysteme im Realverkehr weiterentwickelt und erforscht werden, neben der zweiten Säule, dem Gesetz zum automatisierten und vernetzten Fahren, das wir vorgestellt und beschlossen haben, das morgen in Kraft tritt. Von daher ist es auch ein sehr gut gewählter Zeitpunkt, jetzt die dritte Säule, die Ergebnisse, der Bericht der Ethik-Kommission zu den ethischen Fragen von automatisiertem und vernetzten Fahren, vorzustellen. Es ist unser Anspruch, nicht nur technologisch an der Spitze zu sein, nicht nur was die Rechtsetzung, die Regulatorik betrifft, an der Spitze zu sein, sondern auch was die Diskussion der ethischen Fragen betrifft an der Spitze zu sein und wir sind das erste Land der Welt, das neben diesen technischen und regulatorsichen Entwicklungen auch die ethischen Fragen in dieser Breite diskutiert, wie es durch die Ethik-Kommission in den letzten Monaten geschehen ist. Wir bleiben damit Innovationsführer Nummer eins und zeigen der ganzen Welt, dass wir bei diesem Thema „Digitalisierung der Mobilität“ auch Maßstäbe setzen wollen. Ich bedanke mich ausdrücklich bei der Ethik-Kommission, allen, die dabei mitgewirkt haben. Sie haben Pionierarbeit geleistet. Diese automatisierten Fragen sind bisher nirgendwo auf der Welt in dieser Detailtreue bearbeitet worden und deswegen ist auch das Ergebnis, der Bericht heute, unter dieser hohen öffentlichen Aufmerksamkeit, nicht nur national, sondern auch international. Ich habe beim letzten G7-Verkehrsrministertreffen in Japan darüber berichtet im letzten Jahr, dass wir die Ethik-Kommission eingesetzt haben und ich werde morgen beim G7-Verkehrsrministertreffen in Italien über die Ergebnisse der Ethik-Kommission berichten und unseren Kollegen aus den G7-Ländern die Arbeit der Ethik-Kommission auch vorstellen, die schon gespannt auch auf diese Ergebnisse warten, genauso wie sie in diesen G7-Ländern auch unsere Regulatorik, also unsere Gesetze zum automatisierten und vernetzten Fahren zur Zeit sehr intensiv diskutieren. Das heißt, die Arbeit in Deutschland zu diesem Thema „Digitalisierung der Mobilität“ hat höchste Relevanz, weit über unsere nationalen Grenzen hinaus. Meine Damen und Herren, es sind alle paar Jahrzehnte, kann man sagen wahrscheinlich, Innovationen, die auch ganz zentrale, ethische, neue Fragen aufwerfen. Das war im 19. Jahrhundert die Industrialisierung, mit ihren Auswirkungen auf den Menschen und seine Arbeitswelt und seine soziale Einbindung. Das waren

im 20. Jahrhundert die medizinischen Fortschritte und es sind heute eben die Informatik, die Steuerung von vollautomatisierten Systemen. Das ist eine der großen ethischen Herausforderungen in diesem Jahrhundert. Der Sprung von der rechnenden, rein rechnenden zur kognitiven Informatik und damit letztendlich zur künstlichen Intelligenz bringt uns IT-Systeme, die Situationen selbstständig erkennen, interpretieren, selbstständig handeln und dann natürlich menschliches Leben und Zusammenleben beeinflussen. Damit verbunden ist eine ganze Reihe von neuen Fragestellungen. Im Kern geht es darum, nach welchen ethischen Grundsätzen sollen eigentlich Maschinen handeln, wenn sie in der Lage sind selbstständig Entscheidungen zu treffen und auch zu lernen. Das automatisierte Fahren ist eine der technologischen Entwicklungen, die das sehr transparent, sehr plastisch auch abbildet, deswegen auch am stärksten momentan unter dieser Fragestellung diskutiert. Des Weiteren haben wir alle die Vorstellung, dass die Dynamik bei der Durchsetzung des automatisierten und vernetzten Fahrens sehr hoch sein wird. Das heißt in wenigen Jahren, meine Prognose ist ja immer, dass in fünf Jahren diese Systeme, die wir heute auf dem digitalen Testfeld Autobahn erproben, auch ganz normal im Markt erhältlich sind. Diese Fahrzeuge, die Sie da heute auf der A9 sehen, werden in fünf Jahren in den Automobilhäusern zum Kauf zur Verfügung stehen. Das heißt in wenigen Jahren wird jeder von uns die Chance haben in ein automatisiertes Fahrzeug zu steigen. Wir werden uns im Straßenverkehr mit diesen automatisierten Fahrzeugen begegnen und wir werden uns darauf verlassen, dass sie Entscheidungen treffen und wir wollen uns darauf verlassen, dass sie diese Entscheidungen auch nach klaren ethischen Grenzen treffen. Die Ethik-Kommission war besetzt durch hochrangige Experten aus der Philosophie, der Theologie, Recht und Technik und hat diese Leitlinien für die Algorithmen automatisierter Fahrsysteme auch vorgestellt. Es geht darum, dass wir Eckpfeiler bieten wollen, nicht nur für nationales sondern auch für internationales Regelwerk. Dazu hat die Ethik-Kommission 20 Thesen entwickelt, die der Vorsitzende, Herr Udo Di Fabio, auch vorstellen wird. Ich will nur auf ein paar wenige eingehen. Für mich ist die entscheidende Frage ist, wie gehen wir mit einer technischen Entwicklung vom Grundsatz her um. Begleiten wir sie mit einer Skepsis oder begleiten wir sie mit einem positiven Ansatz und der Frage nach Chancenentwicklung. Beides ist erstmal grundsätzlich berechtigt. Ich habe aber das Gefühl, dass die Ethik-Kommission, sehr klar die Chancen auch im Blick hat, die mit automatisierten Fahrsystemen ermöglicht werden und deswegen ist einer der wesentlichen Punkte im Bericht der Ethik-Kommission, dass automatisierte und vernetzte Fahrten sogar ethisch geboten sind, wenn diese Systeme weniger Unfälle verursachen als menschliche Fahrer. Das ist auch eine ganz wichtige, zentrale Botschaft, eine Sichtweise auf eine technologische Innovation, die unglaublich spannend ist, dadurch, dass sie nicht geleitet ist von der Frage: „Was ist als allererstes das Risiko?“ sondern „was ist als allererstes die Vermeidung des Risikos, das mit dieser technologischen Entwicklung einhergeht?“. Wir haben zu Beginn unserer Diskussion immer davon gesprochen, dass Sachschäden vor Personenschäden gehen müssen, dass das auch in den Kopf des Programmierers als Leitlinie miteingehen muss, wenn er Algorithmen programmiert und wir haben

auch immer davon gesprochen, dass es keine Qualifizierung von Menschen nach persönlichen Merkmalen geben darf. Dass die Ethik-Kommission sich auch dazu bekennt, ist etwas, was wir als eigentlich selbstverständlich betrachten. Wir wissen aber, dass es juristisch durchaus komplex ist, diese Fragen zu beantworten. Meine Damen und Herren, auch die Frage der Datensouveränität wurde diskutiert in der Ethik-Kommission, das heißt also die Frage: „Was passiert mit dieser unglaublichen Fülle von Daten, die durch vernetztes Fahren auch ermöglicht werden. Auch darauf gibt es Antworten, die vor allem darauf abzielen, dass die Souveränität bei demjenigen, der die Daten produziert, erhalten sein muss. Das heißt auch die Fahrer werden zukünftig darüber entscheiden müssen, wie mit ihren Daten umzugehen ist. Wir haben in dieser Wahlperiode mit automatisiertem Fahren ein, glaube ich, zentrales Innovationsfeld mit belegt, das technisch einen Sprung bedeutet, eine Innovation und Erneuerung bedeutet innerhalb der Mobilität, wie wir sie in den letzten 100 Jahren nicht erlebt haben und das wir es in dieser Zeit geschafft haben, die Technik weiter zu entwickeln, das Regelwerk - die rechtliche Grundlage - zu ermöglichen und jetzt die ethischen Fragen in dieser Breite zu diskutieren, ist aus meiner Sicht in der Tat eine ganz große Leistung und deswegen gilt mein Dank jedem einzelnen aus der Ethik-Kommission, der es möglich gemacht hat, dass wir diese Elemente so zusammengebracht haben und heute dieses durchaus sehr große, anspruchsvolle Werk der Öffentlichkeit vorstellen können. Herzlichen Dank lieber Herr Di Fabio, Ihnen persönlich und den Kolleginnen und Kollegen aus der Ethik-Kommission.