

Marcos Lemaitre

Versicherer sind beim autonomen Fahren unter Zugzwang

Die Entwicklung in der Automobilbranche geht immer mehr in Richtung autonomes Fahren. Es ist daher höchste Zeit für Politik und Gesellschaft, Risikoentscheidungen über ethisch verantwortbare Bedingungen für vollautomatisierte Fahrsysteme zu treffen, um technische Leitlinien für die Industrie vorzugeben. Die Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren hat wegberaubende Grundregeln erarbeitet und in einem Bericht veröffentlicht. Als Risikoträger für die Folgen von Straßenverkehrsunfällen steht auch die Versicherungsbranche in der Pflicht. Sie muss sich mit ihrem Know-how in den politischen und gesellschaftlichen Diskurs einbringen, damit sie nicht bei der künftigen Gestaltung der Kraftfahrtversicherung vor vollendete Tatsachen gestellt wird.

Das Auto hat seit seiner Erfindung im Jahr 1886 eine Bilderbuchkarriere hingelegt und die Mobilität der Menschheit über Generationen nachhaltig verändert. Es erreicht inzwischen einen so hohen Standard an Fahrdynamik, Komfort sowie aktiver und passiver Sicherheit, dass es zu einer perfekten Fahrmaschine geworden ist. Und dennoch steckt es in der Krise.

Dem Auto wird sein eigener Erfolg zum Verhängnis. Besonders in den Ballungsgebieten treten die Probleme offen zu Tage. Der große Platzbedarf für den fließenden und ruhenden Verkehr, zunehmende Staus auf überlasteten Straßen, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung sowie eine erhöhte Unfallgefahr mit Personenschäden sind nur einige davon. Der globale Megatrend der Verstädterung verstärkt diese Probleme noch.

Als Lösungen werden die intelligente, multimodale Mobilität, Vernetzung, Elektrofahrzeuge und autonomes Fahren gehandelt. Diese technischen Innovationen werden aktuell mit solch einem Nachdruck entwickelt und perfektioniert, dass schon in wenigen Jahren aus einer reinen Fahrmaschine ein autonomes, emissionsfreies und vernetztes, mobiles Wohnzimmer werden könnte. Die Grenzen zwischen öffentlicher und privater Personenbeförderung auf der einen und dem Individualverkehr auf der anderen Seite lösen sich dann auf. Bis es aber soweit ist, muss sich nicht nur die Automobilwirtschaft neu erfinden und zumindest in Teilen mit der IT-Branche verschmelzen, sondern es müssen auch die dringend erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Denn es werden auch weiterhin erhebliche Risiken im Straßenverkehr bestehen, die gerade im Mischverkehr mit Fahrzeugen verschiedener Automatisierungsgrade und in Kombination mit anderen Verkehrsteilnehmern auftreten.

Versicherungsbranche muss sich in die Diskussion einbringen

Aus diesem Grund hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur die Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren eingesetzt. Unter Leitung des früheren Bundesverfassungsrichters Dr. Dr. Udo Di Fabio haben Vertreter der Philosophie, der Rechts- und Sozialwissenschaften, der Technik, des Verbraucherschutzes und der Automobilindustrie sowie der Softwareentwicklung, zwanzig ethische Leitregeln formuliert, die im Juni 2017 im Bericht der Ethik-Kommission veröffentlicht wurden.

Die Versicherungsbranche als Risikoträger für die Folgen von Schäden, die nicht nur durch Verkehrsunfälle, sondern auch durch technische Fehler oder Manipulationen entstehen können, ist nicht darin vertreten. Obwohl die Ethik-Kommission die Weichenstellungen für das automatisierte und vernetzte Fahren erarbeitet und gleichzeitig Empfehlungen für die Nutzung anfallender Fahrzeugdaten und die damit verbundene Datenhoheit formuliert, scheint der Diskurs bislang an der Versicherungsbranche vorbeizulaufen. Um dem entgegenzuwirken, will dieser Beitrag wichtige Aussagen des Berichts diskutieren und Anknüpfungspunkte für die Versicherungswirtschaft aufzeigen.

Ein zentrales Anliegen der Ethik-Kommission besteht darin, das humanistische Menschenbild unserer Rechtsordnung auch in Zukunft zu bewahren. Die Freiheit des Einzelnen, selbstbestimmt leben zu können, dürfe nicht durch eine technisch vorgegebene Fremdbestimmung abgelöst werden. Auch eine gesetzlich auferlegte Pflicht zur Nutzung vollautomatisierter Verkehrssysteme hält die Kommission für ethisch bedenklich. Es gelte deshalb, einer praktischen Unentrinnbarkeit der Teilnahme am automatisierten Verkehr entgegenzuwirken,

um eine Abhängigkeit zu verhindern, wie sie heute zum Beispiel bei Internet-Suchmaschinen vorherrscht. „Eine vollständige Vernetzung und zentrale Steuerung sämtlicher Fahrzeuge im Kontext einer digitalen Verkehrsinfrastruktur ist ethisch bedenklich“, schreibt die Kommission dazu in ihrem Bericht.

Ebenfalls basierend auf dem humanistischen Menschenbild genießt der Schutz des menschlichen Lebens unbedingten Vorrang vor allen anderen Erwägungen, insbesondere im Fall unvermeidbarer Schäden. Es gilt, dass eine Opferung unschuldiger Menschen zu Gunsten anderer potenzieller Opfer generell verboten ist. Im Detail bedeutet dies, dass weder Unbeteiligte geopfert noch Menschenleben gegeneinander aufgerechnet werden dürfen, denn das Opfern einer Person, um mehrere andere zu retten, ist nach unserer Rechtsordnung strikt untersagt. Die Kommission schreibt: „Dem Einzelnen dürfen keine Solidarpflichten auferlegt werden, sich für andere aufzuopfern, auch dann nicht, wenn nur so andere Menschen gerettet werden können.“ Ebenso nachdrücklich ist jede Abwägung zwischen den möglichen Opfern nach persönlichen Merkmalen wie Alter, Geschlecht oder körperlicher und geistiger Verfassung verboten.

Für die Versicherungsbranche folgt daraus, dass über viele Jahre ein Mischverkehr mit allen Automatisierungsstufen und neuen Schadenszenarien zu erwarten ist. Neue Produkte müssen dafür geschaffen und eingepreist werden. Gleichzeitig muss das Konzept der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung mit Direktanspruch aller Geschä-

Marcos Lemaitre

Senior Underwriter im Bereich Fakultativ HUK / Spartenmanagement bei der Deutschen Rückversicherung AG in Düsseldorf

digten, das dem Opferschutz am besten dient, gegen jede neue Form einer Produkthaftpflicht verteidigt werden.

„Ethische“ Programmierung ist problembehaftet

Kritische Fahrsituationen im hochkomplexen Straßenverkehr werden vom Menschen individuell erfasst und zumeist intuitiv gelöst. Technische Systeme verarbeiten diese hingegen abstrakt-generell. Damit stößt die Technik spätestens dann an ihre Grenzen, wenn das Leben der Fahrzeuginsassen oder unbeteiligter Dritter unmittelbar bedroht ist. In solchen „Dilemma-Situationen“ müssen technische Systeme sicherstellen, dass keine der gefährdeten Personen zum bloßen Objekt degradiert wird.

Deshalb soll die Programmierung nach Ansicht der Ethik-Kommission – neben allgemeinen Grundsätzen wie Sachschäden vor Personenschäden oder Verletzung von Personen vor Tötung – das Risiko eines jeden akut gefährdeten Verkehrsteilnehmers in gleichem Maße reduzieren. Eine solche Minimierung der individuellen Risiken für alle potenziell Betroffenen wird auch beim Impfschutz verfolgt und findet allgemeinen gesellschaftlichen Konsens.

In einer realen Unfallsituation hätte dies hingegen zur Konsequenz, dass die Verletzung von Fahrzeuginsassen bewusst in Kauf genommen würde, wenn dadurch vermieden werden kann, dass Dritte sterben. Zumindest mittelfristig könnte sich daraus eine höhere Anzahl von Verletzten im Straßenverkehr, bei einer gleichzeitig sinkenden Anzahl von Getöteten, ergeben. Dies müsste sich ebenfalls in der Prämienkalkulation der Versicherer niederschlagen.

Die Übertragung dieser ethischen Leitlinien auf die Programmierung technischer Systeme dürfte die Industrie jedoch vor große Probleme stellen. Wenn darüber hinaus durch die Politik ein zu großer Einfluss auf die Programmierung ausgeübt würde, könnte eine letztlich „richtige“ ethische Handlungsweise vorgeben werden, die dem Verkehrsteilnehmer aufgezwungen wird. Dies stünde aber dem Leitbild des mündigen Bürgers diametral entgegen, wenn objektiv unvernünftige Entscheidungen bereits im Ansatz unterbunden werden.

Die Kommission kommt zu dem Urteil: „Es besteht keine ethische Regel, die Sicher-

heit immer vor Freiheit setzt“. Zwar soll nach Auffassung der Ethik-Kommission und auch vieler Techniker eine defensive Auslegung der Fahrsysteme kritische Verkehrssituationen gar nicht erst entstehen lassen. Da dilemmatische Entscheidungen wie die Abwägung von Leben gegen Leben immer auch von der tatsächlichen Verkehrssituation und zugleich von den unberechenbaren Verhaltensweisen der Betroffenen abhängig sind, gelten sie als nicht eindeutig normierbar und damit auch nicht ethisch zweifelsfrei programmierbar.

Aus diesem Grund fordert die Ethik-Kommission die Einrichtung einer unabhängigen öffentlichen Einrichtung, die hierzu entsprechende Erfahrungswerte systematisch sammeln und auswerten soll. Auch die Unfallforschung der Versicherer kann hier wichtige Erkenntnisse über eventuell häufige Schadenmuster, Systemdefizite oder Verbesserungspotenziale generieren und beisteuern.

Datenflut weckt Begehrlichkeiten

Eine ganz andere Fragestellung ergibt sich aus der Flut an Daten, die von den neuen technischen Systemen produziert werden. Diese wecken Begehrlichkeiten bei Herstellern und Versicherern, weil sie interessante Rückschlüsse auf den Kunden erlauben. Hier stellt sich die Ethik-Kommission deutlich auf die Seite der Datenschützer und der informationellen Selbstbestimmung: „Fahrzeughalter oder Fahrzeugnutzer entscheiden grundsätzlich über Weitergabe und Verwendung ihrer anfallenden Fahrzeugdaten.“

Der Ethik-Kommission geht es dabei nicht nur um den Schutz der Privatsphäre, sondern auch um die Freiheit des Nutzers, selbstbestimmt personenbezogene Daten preiszugeben. Der Staat müsse den angemessenen Datenschutz sicherstellen. Die Kommission empfiehlt deshalb datenschutzfreundliche Voreinstellungen, die eine Erhebung und Verarbeitung von nicht auf die Steuerung des Fahrzeugs bezogenen Daten unterbinden, sofern diese nicht absolut sicherheitsrelevant sind. Jede weitere Erhebung und Nutzung von Daten müsse durch den Fahrer aktiv freigegeben werden.

Somit unterstützt die Ethik-Kommission ausdrücklich die Position der Versicherungsbranche, wonach die Kfz-Hersteller keine Verfügungsgewalt über die Daten beanspruchen dürfen. Als wichtiger Dienst-

leister müssen die Versicherer diskriminierungsfreien Zugang zu den tarifrelevanten Daten erhalten können, wenn der Kunde dies wünscht.

Verkehrssicherheit geht vor Komfort

Die Ethik-Kommission geht in ihrem Anspruch aber noch weiter. Sie fordert eine positive Risikobilanz als Zulassungsvoraussetzung: „Automatisierte Fahrfunktionen dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn sie statistisch sicherer sind als menschliche Fahrer.“ Das gesamte Spektrum technischer Möglichkeiten soll dabei genutzt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, insbesondere um schwächere Verkehrsteilnehmer zu schonen. Damit wird der häufig von der Automobilindustrie beworbene Komfort- und Zeitgewinn zur Nebensache. Auch hierbei kann die Versicherungswirtschaft einen wichtigen Beitrag leisten, denn sie verfügt über die besten und umfangreichsten Schadenstatistiken zur Analyse von marktweiten Schadenentwicklungen.

Fazit

Mit ihrem Bericht hat die Ethik-Kommission weltweit die ersten ethischen Leitlinien entwickelt und damit das Thema auf die gesellschaftliche Agenda gesetzt. Das ist gut, und das ist wichtig. Sie zeigt wesentliche Orientierungspunkte auf, doch bietet sie noch keine konkreten Lösungen an. Diese müssen in einem breiten gesellschaftlichen Konsens gesucht und anschließend technisch umgesetzt werden.

Auch die Versicherungswirtschaft ist gefordert, sich in diesen Prozess aktiv einzubringen, hat sie doch eine gesellschaftliche Verantwortung, verfügt über wichtige Informationsquellen und verfolgt berechtigte wirtschaftliche Interessen in dieser Zeit des Übergangs hin zum autonomen und vernetzten Fahren. Die Hervorhebung des selbstbestimmten Individuums im humanistischen Menschenbild, der Schutz menschlichen Lebens als oberste Maxime und die Fokussierung auf Sicherheit aller technischen Systeme deckt sich darüber hinaus auch mit den Leitprinzipien der Versicherungswirtschaft.