



Beliebt: Die Open-Air-Filme lockten bis zu 1000 Zuschauer in den Freiburger Mensagarten. FOTO: THOMAS KUNZ

Doch eine Zukunft für das Freiburger Filmfest?

HILFSANGEBOTE von der Stadt und der FWTM

Erst kam die überraschende Aufgabe der Macher des Freiburger Filmfestes. Dann gab es diverse Bekundungen des Bedauerns. Sie mündeten in Hilfsangebote, über die jetzt noch einmal gesprochen werden wird. 2016 wird es kein Filmfest geben, ab 2017 scheint aber alles möglich. „Es ist eine der wenigen Veranstaltungen, die nicht nur den Freiburgern ein kulturelles Angebot machen, sondern auch eine große Außenwirkung für das Marketing der Stadt und den Tourismus besitzen“, sagt Wirtschaftsförderer Bernd Dallmann. Mit seinem Fokus auf deutsche Erstaufführungen habe das Filmfest ein klares Profil gezeigt, lobt auch Freiburgs Kulturbürgermeister Ulrich von Kirchbach.

Es bleibt aber nicht bei Worten: Schon bislang hatte Dallmanns FWTM (Freiburg Wirtschaft Tourismus und Messe) dem Filmfest beim Marketing geholfen, er kann sich vorstellen, dieses Engagement auch auf die Bereiche Infrastruktur/Platzbestuhlung und Hilfe bei der Sponsorensuche auszuweiten. Und Ulrich von Kirchbach will ausloten, an welchen Stellschrauben die Stadt drehen kann, um den Filmfest-Machern zu helfen, denkt etwa an ein Gespräch mit dem Studierendenwerk, das bisher als Gastgeber die Einnahmen der Gastronomie bei den Open-Air-Filmen erhielt. Leider hätten die Filmemacher es auch

nur einmal – und da zeitlich sehr spät – mit einem Zuschussantrag an die Stadt versucht. Sonst wäre vielleicht schon in der Vergangenheit eine größere Unterstützung möglich gewesen.

„So eine Entscheidung hebt sich nicht von heute auf morgen auf“, gibt sich Ludwig Ammann, einer der drei Leiter des Freiburger Filmfestes, trotz der Hilfsangebote skeptisch. „Wir hatten uns lange Gedanken gemacht, bevor wir damit an die Öffentlichkeit gegangen sind“, versucht er zu veranschaulichen. Sehr viel Arbeit habe das Filmfest stets bedeutet, der Ertrag stand gerade in den schlechteren Jahren, in denen auch mal nur 4000 bis 5000 Besucher zu den Vorführungen kamen, in keinem guten Verhältnis zum Aufwand.

Aber die Komplimente, das Bedauern und die Offerten haben die Filmemacher schon nachdenklich gemacht. „Es freut mich, dass es so viele Leute gibt, denen das Festival am Herzen liegt“, sagt Ammann. Und wenn es Gesprächsangebote gibt, schlage man diese natürlich nicht aus. Gemeinsam mit Michael Wiedemann war Ammann bereits bei zu einem Gespräch bei Dallmann, sie werden auch zu einem für Mitte April anvisierten zweiten Gespräch mit diesem und der Stadt Freiburg kommen. Das Freiburger Filmfest, so scheint es, hat vielleicht doch noch eine Zukunft.

OTTO SCHNEKENBURGER

Die Moral der Roboter

Der Maschinenethiker Oliver Bendel über Realität und Risiken SELBSTFAHRENDER AUTOS

Autonome Autos wollen den Straßenverkehr revolutionieren. Gerade hat ein Google-Fahrzeug aber einen Unfall gebaut – was, wenn eine Maschine tötet? Ein Interview mit dem Maschinenethiker Oliver Bendel von der Fachhochschule Nordwestschweiz.

Herr Bendel, kann man überhaupt von Maschinenethik sprechen oder meint man nicht vielmehr die der Programmierer?

Natürlich basieren Entscheidungen von intelligenten Maschinen auf der Moral und den Wertvorstellungen der Programmierer oder anderer Personen. Weil sich Systeme aber zunehmend in offenen Welten bewegen sollen, muss man sie entsprechend offen programmieren, sie müssen selbst beobachten und Schlüsse ziehen können. Das ist durchaus gefährlich, und ich wünsche mir solche Maschinen eigentlich nicht. Die Maschinenethik als Disziplin untersucht moralische Maschinen aller Art.

Schon heute sind selbstfahrende LKW auf den Straßen unterwegs, Google, Tesla, Daimler und Audi testen autonome Autos. Wie ist das zu beurteilen?

Wir müssen uns fragen, welche Regeln wir der Maschine mitgeben können und mit welchen Fällen wir sie füttern, damit sie diese mit Situationen abgleichen kann. Ich bin kürzlich einen Tesla Probe gefahren, der automatisch vor einem Reh abbremsert. Er kann, wie die neue Mercedes E-Klasse, selbstständig die Spur wechseln.

Was ist, wenn ein autonomes Auto einen Unfall baut?

Es klingt paradox: Für den Menschen stellt sich womöglich keine moralische Frage, weil alles viel zu schnell geht. Bei der Maschine entsteht aber vielleicht eine moralische Situation, weil sie andere Möglichkeiten nutzen kann als nur Reflexe, sie kann aufgrund einer Vielzahl von Beobachtungen und Bewertungen blitzschnell entscheiden, ob sie weiterfährt, ausweicht oder brems.

Das heißt, der Konstrukteur müsste alle möglichen Situationen voraussehen können?

Das ist so. Ein Ansatz, den ich gefährlich finde, will Offenheit in der Weiterentwicklung. Man gibt einem Auto Metaregeln vor und erlaubt ihm, Beobachtungen zu machen und Regeln abzuleiten. Damit kann man aber zu einem Auto kommen, das bestimmte Entscheidungen trifft, die wir weder voraussehen können noch haben wollen.

In manchen Situationen müsste das Auto auch entscheiden, ob ein Dritter oder der Insasse sterben muss.

Genau, das wird oft vergessen. Ein autonomes Auto könnte in gewissen Situationen seine Selbstzerstörung in Kauf nehmen, um nicht mit einem Menschen zusammenzustoßen. Die



Autonomes Auto von Google im Testbetrieb: Wie erklärt man, wenn eine Maschine alles richtig macht, aber einen Unfalltod verursacht? FOTOS: DPA/ZVG



Akzeptanz der Benutzer wäre allerdings gering. Und was ist, wenn nicht nur wir, sondern auch andere im Auto sitzen? Das ist ein ganz schwieriges Thema.

Die Maschine kann nicht bewusst handeln oder die Folgen ihres Handelns verantworten. Wen mache ich dann bei einem tödlichen Unfall verantwortlich?

Das ist die Frage: den Hersteller, den Programmierer, den Besitzer? Die Hersteller machen schon heute durch technische Tricks oder die Geschäftsbedingungen den Halter verantwortlich. Mein Auto kann autonom einparken. Ich muss aber am Anfang Gas geben, und wenn ich das Lenkrad berühre, wird abgebrochen. So werden die Haftungsfragen gelöst: Juristisch bin dann ich gefahren.

Würden Sie die Autonomie von Fahrzeugen ab einem gewissen Punkt begrenzen?

Ich bin für hybride Autos, bei denen wir noch selbst eingreifen können. Google will Lenkrad und Pedal entfernen. Das halte ich für einen Fehler, denn es macht uns ohnmächtig. Ich wäre durchaus dafür, das autonome Auto zwischen Städten verkehren zu lassen, auf geraden Strecken wie der Autobahn. Ich habe kürzlich einen Autopiloten getestet, der beherrscht den Spurwechsel besser als ich, das ist fantastisch.

Und im Stadtverkehr?

Würde ich es im Moment verbieten. Städte sind zu kompliziert. Es kommen bewegte Objekte aus allen Richtungen, die das Auto überfordern. Es gibt Lichtzeichen und -reflexe, es gibt Störungen oder Mehrdeutigkeiten.

Zum Beispiel?

Nehmen Sie den Zebrastreifen. Wenn da in Deutschland jemand winkt, will er einen durchlassen. In der Schweiz praktizieren noch manche den früher vorgeschriebenen Schweizer Wink. Der bedeutet aber: halte an. Die Autos müssten also mobile adaptive Systeme werden, die an der Grenze ein Update für die jeweilige Situation bekommen. Sie müssten in jedem Land Neues lernen. Das ist enorm komplex.

Ist die Politik beim Tempo der Entwicklungen in der Lage, hier noch zu steuern und Leitplanken zu errichten?

Die Industrie wittert ein Milliardengeschäft, nicht nur mit den Autos, sondern mit der ganzen Infrastruktur. Sie wird das sehr pushen. Ich sehe nicht, wie die Politik die vorhandenen Probleme schnell und gut lösen könnte. Die Gesellschaft diskutiert durchaus, wie das Auto reagieren soll. Doch auch bei einem gesellschaftlichen Konsens lässt sich der schreckliche Einzelfall nicht in den Griff bekommen. Wie erklärt man jemandem, dass ein Auto alles richtig gemacht, aber doch das Kind überfahren hat? Es drohen auch andere Gefahren: Man kann ein Fahrzeug manipulieren – etwa, indem man es hackt.

Maschinen können heute schon dazulernen, wenn wir nur an Handytastaturen denken. Kann eine Maschine auch an moralischer Erfahrung hinzulernen?

Man kann da verschiedene Dinge anstellen, die alle Gefahren bergen. Zum Beispiel könnte sich eine Maschine eine Referenzperson anschauen und von ihr lernen. Das funktioniert, wenn diese vorbildlich handelt. Die Maschine kann auch vom Verhalten anderer Fahrzeuge lernen; auch das kann aber schiefgehen.

Etwa nach einem Urlaub in Italien?

(Lacht) Die Umgebung muss für gewollte Lerneffekte eben adäquat agieren. Man könnte natürlich Fälle suchen, in denen Leute gut und richtig gehandelt haben und diese einspeisen. Aber je mehr ich darüber forsche, desto mehr denke ich, Maschinen sollten recht simpel bleiben und innerhalb von mehr oder weniger geschlossenen Systemen arbeiten, etwa im Haushalt. In offenen Systemen können Regelsysteme versagen.

Sie selbst haben einen Staubsauger konzipiert, der vor Marienkäfern halbmacht. Aber nicht vor Ameisen.

(Lacht) Das ist ein schönes Beispiel für eine einfache moralische Maschine. Vorher war der Staubsauger dumm und brutal, jetzt hält er vor einem Marienkäfer an. Vor einer Ameise vielleicht auch. Der Hersteller legt

fest, was er verschonen soll.

Ein anderer Markt sind Pflegeroboter mit einer viel intensiveren Mensch-Maschine-Interaktion.

Man muss Pflege- und Therapieroboter unterscheiden. Therapieroboter sind auch bei uns schon angekommen. Es gibt zum Beispiel eine Babysattelprobe, die bei Dementen eingesetzt wird. Sie kann auch dazulernen: Je nachdem, wie man sie behandelt, passt sie ihr Verhalten an. Pflegeroboter liegen im Moment vor allem als Prototypen vor. Sie können Medikamente holen und Lebensmittel. Andere können Patienten aufrichten und umbetten. Das kann die Pfleger sehr entlasten, aber man darf die Roboter nie alleine lassen, auch aus Sicherheitsgründen. Uns sagen manche Leute, dass sie sich im Intimbereich lieber von einem Roboter waschen lassen würden als von einem fremden Menschen.

Wenn sich eine Maschine entwickelt, könnte sie sich doch auch von den Vorstellungen des Benutzers fortentwickeln. Wie realistisch ist ein Computer wie HAL in „2001: Odyssee im Weltraum“, der nach bestem Wissen ein Raumschiff übernimmt?

Wenn man der Maschine Entwicklungsmöglichkeiten offen lässt, ist das keine Science-Fiction, die weit in der Zukunft liegt. Ich würde sogar sagen, dass man so etwas heute schon bauen kann, etwa mit Hilfe von genetischen Algorithmen. Was ich für Science-Fiction halte, ist aber die Vorstellung, dass uns Maschinen unterwerfen und versklaven. Eine Rebellion setzt ein Bewusstsein für Selbstorganisation und Willen voraus.

Autos könnten sich aber heute schon untereinander so koordinieren, dass sie keinen Stau produzieren und Gefahren vermeiden. Was, wenn sie erkennen, dass wir das größte Problem für ideal fließenden Verkehr sind?

Das ist richtig. Vielleicht erkennen sie auch, dass die größte Gefahr für die Erde der Mensch ist. Wenn sie dafür programmiert sind, alles zu tun, was dem Planeten nützt, könnten sie auf die Idee kommen, uns zu eliminieren. Das wäre vielleicht sogar gut für die Erde. Aber schade für uns.

DAS GESPRÄCH FÜHRTE RENÉ ZIPPERLEN

Stadtquartier an der Dreisam Ricarda-Huch-Straße

NEU

Eigentumswohnungen mit 2 bis 5 Zimmern, 47 bis 170 m² Wfl. und Reihenhäuser mit 5 oder 6 Zimmern, Wohn-/Nutzflächen von 193 bis 203 m², Vollunterkellerung und Tiefgarage. Gute Ausstattung mit Fußbodenheizung, elektrischen Rollläden, Duravit DESIGN-Bäder mit bodenebenen Duschen uvm. KfW 55-Energieeffizienzhaus (EnEV 2014). Provisionsfrei vom Bauträger!

Besichtigung Sonntag, 11.-13 Uhr Grundstück hinter Ricarda-Huch-Straße 10

TREUBAU-FREIBURG AG Reihingstraße 17 | 79100 Freiburg 0761.152 28-51 | www.treibau-ag.de Ihr Ansprechpartner ist Herr Häfele Mobil 0162. 977 83 31 Email: rhaefe@treibau-ag.de

Würdesäule.

Bildung ermöglicht Menschen, sich selbst zu helfen und aufrechter durchs Leben zu gehen. brot-fuer-die-welt.de/bildung

Brot für die Welt

Würde für den Menschen. Mitglied der actalliance