

Text verfasst von Stefan Kasberger am 23. Mai 2013 in Graz, Matr. Nr. #1011416

VO Technik Ethik Politik SS 2013, Günter Getzinger

Aufgabe: Eine Seite über den Profil Artikel „Die gefährlichste Erfindung der Welt: Das Auto“ aus Ausgabe Nr. 20 (14. Mai 2012) in dem das Auto aus der Perspektive der Jonas'schen Verantwortungsethik betrachtet werden soll.

Der Text steht auf GitHub (github.com/skasberger/vo-technik-ethik-politik) sowie auf openscience.alpine-geckos.at unter der [Creative Commons CC by AT 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/) Lizenz frei zur Verfügung.



Eine Verteilungsfrage

Folgend möchte ich das Auto als technischen Gegenstand der Gegenwart mittels der Verantwortungsethik von Hans Jonas prüfen. Die zentrale Frage dahingehend ist, wer zieht einen Vorteil aus der Nutzung und wer darf/muss die negativen Auswirkungen tragen in Betracht der räumlichen und zeitlichen Nähe derer.

Dazu zu Beginn basierend auf der Zusammenstellung der letzten Vorlesung eine Tabelle der Vor- und Nachteile, erweitert um die Aufteilung in individuell und außer-individuell.

	Vorteile	Nachteile
individuell	<ul style="list-style-type: none">• Zeitliche und räumliche Flexibilität• kein Kontakt mit anderen Menschen• Status Symbol• Transport von Gegenständen• Unabhängigkeit• zumeist schneller• in Peripherie oftmals einzige Möglichkeit für Mobilität• Förderung (Pendlerpauschale, Firmenauto)• Bei Unfall schützt Auto	<ul style="list-style-type: none">• Keine Zeit für Tätigkeiten• kein Kontakt mit anderen Menschen• Wartung• Betriebskosten: Versicherung, Sprit, Reparaturen• Kaufkosten• Investitionsrisiko• Stress
außer-individuelle	<ul style="list-style-type: none">• Bestehende Arbeitsplätze	<ul style="list-style-type: none">• Verbrennung fossiler Brennstoffe• Platzbedarf• Gesundheit: Feinstaub, Unfälle• Lärmbelästigung• Infrastrukturkosten• Zerstörung Naturraum

Tabelle 1: Vor- und Nachteile von Mobilität mittels Auto

Um Missverständnisse auszuräumen: Außer-individuelle Vor- und Nachteile wirken natürlich auch auf Individuen, aber eben in unverhältnismäßigem Maß auf andere Individuen als den/die VerursacherIn. Sozusagen eine Verteilungsfrage von Vor- und Nachteilen – wer hat die Vorteile und wer die Nachteile.

Möchte hier nicht auf die sachlichen Argumente, wie die aktuelle Notwendigkeit der Mobilität mit dem Auto in peripheren Räumen eingehen, oder dem Transport von Gegenständen.

Gleich zu Beginn ein Beispiel, welches die ungleiche Verteilung von Vor- und Nachteilen und einen kausalen Fehlschluss wieder spiegelt. Autos sind das tödlichste Transportmedium im Straßenverkehr mit vielen Unfällen, doch wenn es zu einem Unfall kommt hat der/die AutofahrerIn des größten Autos mit dem meisten negativen Auswirkungen und Risiken auf die Gesellschaft einen Vorteil. Ein Argument welches nicht selten als Vorteil für den Kauf eines SUV's herangezogen wird und deren kausalen Verkettungen nicht angesprochen werden.

Somit sind wir bereits bei meinem zentralen Punkt nach Jonas: den zeitlichen und räumlich sehr weit reichenden Vor- und ins besondere Nachteilen, hier besonders eingegangen auf jene außerhalb des Individuums. Dazu zählen Umweltfaktoren wie Verbrauch von endlichen Ressourcen, Zerstörung von Naturraum durch Infrastrukturausbau, enormer Platzbedarf und Ausstoß von Verbrennungsmotoren, welche auch Nicht-AutofahrerInnen mit tragen müssen. Aber auch gesundheitliche Folgen, wie Feinstaub und Auto-Unfällen wirken auf Individuen, welche selber nicht Auto fahren. Somit bleibt der Vorteil der Mobilität bei der/dem AutofahrerIn, die Nachteile werden vergesellschaftet.

Aber hier ist noch nicht das Ende der Verantwortung erreicht. Nach Jonas „... wird Wissen zu einer vordringlichen Pflicht über alles hinaus,..., und das Wissen muss dem kausalen Ausmaß unseres Handelns größengleich sein“ (Jonas 1979, S. 28). Doch bei der Entscheidungen mit dem Auto zu fahren fehlt es oftmals nicht an Wissen über die langfristigen Auswirkungen (Klimawandel, Ressourcenpolitik), sondern die Wahrnehmung durch die entfernte Auswirkung wird lediglich nicht als wichtig, zu duldend oder im schlimmsten Fall als notwendig gesehen. Wichtig dabei ist auch, dass die Gewichtung von Vor- und Nachteilen von Mensch zu Mensch ganz unterschiedlich statt findet.

Möchte hierbei kein Gut/Schlecht denken in absoluten Begriffen etablieren, sondern zum Überlegen anregen, ob und wann der eigene Vorteil dem Nachteil der Gesellschaft über zu ordnen ist. Eine Frage die sich eine (post-)moderne Gesellschaft immer mehr stellen wird

müssen.

Das Auto ist hierbei ein gutes Beispiel, wo auch die realen Grenzen der Ethik sind. Das Wissen als Voraussetzung, um ethisch zu handeln, ist vorhanden, doch viele andere psychosoziale Wirkmechanismen wirken mit. Mir scheint oft, dass das Auto eine Art Gefäß für viele soziale und individuelle Erfahrungen und Mechanismen aus anderen Bereichen ist. So zu sagen ein Ding, an dem sich soziale Brennpunkte manifestieren – verursacht durch unausgesprochene Problemen oder dem Empfinden von Ungerechtigkeit.

Die ungleiche Verteilung von Vor- und Nachteilen ist aber nichts Auto-spezifisches. Dabei geht es vielmehr um die Verhältnismäßigkeit jener Ungleichverteilung und wer sich darum kümmert dies wieder gerechter zu gestalten. Hier wäre die Politik als demokratischer Repräsentant der Gesellschaft gefragt und nicht zuletzt Demut in der Nutzung des Autos, also ein sorgfältiges Abwägen der Vor- und Nachteile über das Individuum und dem Hier und Jetzt hinaus.