

24. August 2016 in Neue Rheinische Zeitung
<http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=23062>

Testregion Autonomes Fahren: Daimler, KIT, FGh-IOSB, Stadt Karlsruhe usw.

Zivilmilitärischer AutonAutoClan

von Dietrich Schulze

Die Rolle des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) im zivilmilitärischen Superprojekt „Autonomes Fahren“ war vom Autor am 13. Juli in einem ausführlichen Hintergrund-Artikel in Neue Rheinische Zeitung (NRhZ) unter dem Titel „Kognitive Bundeswehr»Automobile«“ [1] aufgrund von Pressemitteilungen über die beiden Testregionen Karlsruhe und München veröffentlicht worden.

Am 6. August erschien in FOCUS Nr. 32 ein Artikel über autonomes Fahren „Im Bus, der von alleine fährt“ [2]. Daimler zeigt dort selbstfahrende Lkws und Busse auf der Straße. Auf den Seiten 66-67 sieht man das zuständige Daimler-Vorstandsmitglied Lkw-Chef Wolfgang Bernhard [3] im Lkw-Cockpit mit einem Steuerungs-Pad vor sich und dem magischen Knopf „Mit einem Griff schaltet der Fahrer auf Autopilot um. Der Lkw rollt dann ohne sein Zutun.“

Bereits im Februar wurde im SPIEGEL Nr. 9 mit der Titelschlagzeile „Das AutoAuto – Freiheit ohne Lenkrad: Das selbststeuernde Fahrzeug verändert unser Leben“ [4a] mit Video-Demonstration [4b] mächtig mit Daimler-Chef Dieter Zetsche Reklame gemacht.

Daimler in Wörth – nur 13,4 Straßenkilometer von Karlsruhe über den Rhein entfernt – stellt Militärfahrzeuge aller Art für Diktaturen aller Art her. Bekannt sind die Militärvarianten des Unimog und neuerdings des geländegängigen Zentros. Dagegen gab es in früheren Jahren Proteste, initiiert von der DFG-VK Pfalz. Hier nur ein Artikel [5] zur Erinnerung.



Daimler-Chefs Zetsche und Bernhard (wiki-Bilder) mit KIT-Grafik der 6 Partner der Testregion Karlsruhe. Collage Dietrich Schulze

Wundert sich jemand darüber, dass der oberste Daimler-Chef Dieter Zetsche im Aufsichtsrat des KIT [6] sitzt? Dadurch kann er direkt das KIT-Forschungsprogramm beeinflussen.

Zeitgleich zum benannten NRhZ-Artikel war in den Badischen Neuesten Nachrichten der Artikel „Autonome Fahrt in „urbanen Situationen“ [7] erschienen, der mit weiteren aktuellen Recherchen als pdf-Nachtrag [8] zum NRhZ-Artikel online gestellt wurde.

KIT hatte bereits am 7. Juli eine ausführliche PM „Karlsruhe wird Pionierregion für autonomes Fahren“ [9] online gestellt, mit euphorischem Bericht über den überwiegend militärisch finanzierten Partner FhG-IOSB. Dort die KIT-Grafik mit den 6 offiziellen Partnern (s. Collage). Jedoch sitzt Daimler im Boot. Das bedeutet absichtsvolle Vertuschung von Zusammensetzung und Zielsetzung des zivilmilitärischen Clans.

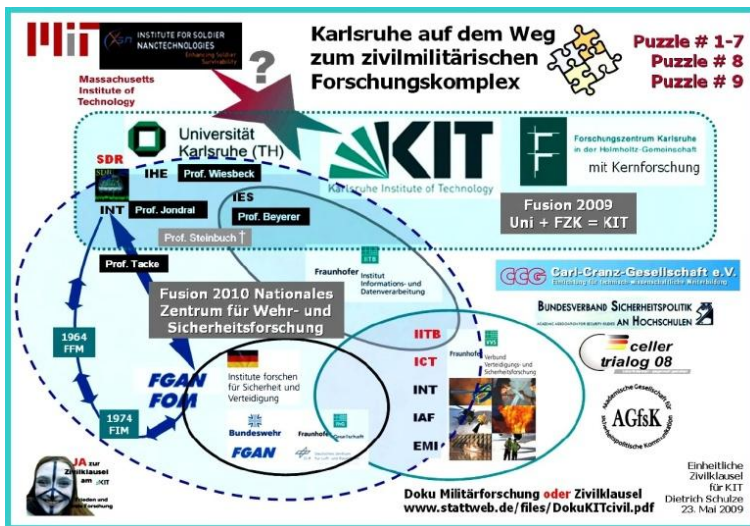
Nur ein einziger aktueller Blick in das KIT-Innenleben, der dem Kulturschaffenden Franz Wanner aus München zu verdanken ist. Am KIT-Institut für Theoretische Elektrotechnik und Systemoptimierung interviewte er Doktoranden. Kurz danach untersagte der Institutschef die Veröffentlichung der Interviews. Der offensichtliche Rüstungshintergrund für diese gezielte KIT-Intransparenz wird im pdf-Nachtrag [8] Seiten 6-9 verständlich gemacht.

Es gibt eine weitere interessante personelle zivilmilitärische Verflechtung, der Bürgermeister von Wörth. Dennis Nitsche [10a] ist seit März im Amt. Er hat einschlägige Erfahrungen in der Forschungsverwaltung als persönlicher Referent des früheren Rektors der Universität Karlsruhe, Horst Hippler. Aus seiner Feder stammt der ausführliche Bericht 2009 über „Die Gründung des Karlsruher Instituts für Technologie KIT“, der aber bald aus dem KIT-Netz verschwand. Hier ist er gerettet [10b] worden. Darin steht die vom damaligen Prorektor Detlef Löhe gewünschte Einbeziehung aller umliegenden Fraunhofer-Institute, auch der militärisch arbeitenden wie z.B. das ICT und später das aus dem IITB hervorgegangene IOSB. Der Löhe-Vorschlag wurde „wegen zu hoher Komplexität“ - so die offizielle Begründung - fallen gelassen. Tatsächlich wurde die geplante FhG-Rüstungs-Kooperation auf andere unbürokratische Weise erledigt.

Diese wurde bei NRhZ im März 2013 unter dem Titel „Zivilmilitärische Doppelberufung stoppen!“ [11] veröffentlicht, zusammen mit der Grafik „Karlsruhe auf dem Weg zum zivilmilitärischen Forschungskomplex“.

Vor einem Staat im Staat aufgrund des „militärisch-industriellen Komplexes“ (MIK) hatte bereits US-Präsident Eisenhower in seiner Abschiedsrede 1961 gewarnt. Völlig im Gegensatz dazu beherrscht dieser Komplex seit Jahrzehnten alle politischen Grundsatzentscheidungen der USA.

Das hiesige MIK-Abbild



Quelle: www.nrhz.de/flyer/media/18886/Grafik%20KIT.jpg

wurde aus guten Gründen früher auch so benannt. Obwohl die Kriegspolitik jetzt mit einer EU-Militärorganisation getoppt werden soll, wie z.B. im IMI-Artikel über die Offensive für eine autonome Kriegsführung [12] beschrieben, wagt es bisher niemand aus der gesellschaftskritischen Szene, diesen berechtigten antikapitalistischen Schlüsselbegriff „militärisch-industrieller Komplex“ zu gebrauchen.



Quelle: www.nrhz.de/flyer/media/21409/ZMUIK.jpg

Im letzten März konnte man im NRhZ-Artikel „Universitäten unter ZMUIK-Beschuss“ [13] das kleinere Pendant an Hochschulen studieren. ZMUIK = Zivil-Militär-Universität-Industrielle Komplexe. In der dort veröffentlichten, hier gezeigten Grafik finden sich die beiden Testregionen KARLRUHE mit KIT & IOSB und MÜNCHEN mit TUM & Cotesys. Ein Zufall?

Am 25. Juli habe ich mich mit der Bitte um Unterstützung zur Thematik „Autonomes Fahren“ an SprecherInnen

der Bundestagsfraktion DIE LINKE. gewandt, deren Anfrage 2010 Ausgang für den eingangs genannten Artikel vom 13. Juli war.

Quellen:

- [1] <http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=22946>
- [2] <http://www.genios.de/presse-archiv/artikel/FOCU/20160806/im-bus-der-von-alleine-faehrt/PS-20160806-focu-0073.html>
- [3] <https://www.daimler.com/konzern/corporate-governance/vorstand/bernhard/>
- [4a] <https://magazin.spiegel.de/SP/2016/9/143351294/index.html>
- [4b] <http://spiegel.de/sp092016auto>
- [5] <http://www.stattweb.de/files/civil/Doku20140404jw.pdf>
- [6] <https://www.kit.edu/kit/aufsichtsrat.php>
- [7] <http://www.stattweb.de/files/civil/Doku20160713sj.pdf>
- [8] <http://www.stattweb.de/files/civil/Doku20160728ds.pdf>
- [9] https://www.kit.edu/downloads/pi/KIT_PI_2016_105_Karlsruhe%20wird%20Pionierregion%20fuer%20autonomes%20Fahren.pdf
- [10a] <http://www.dennisnitsche.de/über-mich/mein-lebenslauf/>
- [10b] <http://www.stattweb.de/files/civil/Doku20091005.pdf>
- [11] <http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=18886>
- [12] <http://www.imi-online.de/download/Ausdruck-August2016-SL-JW.pdf>
- [13] <http://www.nrhz.de/flyer/beitrag.php?id=21409>

Über den Autor:

Dr.-Ing. Dietrich Schulze (Jg. 1940) war nach 18-jähriger Forschungstätigkeit im

Bereich der Hochenergie-Physik von 1984 bis 2005 Betriebsratsvorsitzender im Forschungszentrum Karlsruhe (jetzt KIT Campus Nord). 2008 gründete er mit anderen in Karlsruhe die Initiative gegen Militärforschung an Universitäten (WebDoku www.stattweb.de/files/DokuKITcivil.pdf). Er ist Beiratsmitglied der NaturwissenschaftlerInnen-Initiative für Frieden und Zukunftsfähigkeit und publizistisch tätig. Email dietch.schulze@gmx.de

Nachtrag 24. August 2016

Im Zitat [1] des Artikels vom 13. Juli lautete die Schlusspassage: »Zum Thema „Haftungsrisiko von autonomen Automobilen“ im öffentlichen Straßenverkehr findet man wenig Konkretes, obwohl der Fakt doch völlig offensichtlich ist: »Wer haftet und zahlt, wenn es kracht?« Das ist im zivilen Bereich mit Menschen im Automobil hochproblematisch. Bei Killer-Robotern im Krieg ist das alles uninteressant, Völkerrecht hin und her. Es gibt nur zwei vernünftige Lösungen: Killer-Roboter stoppen und ächten! Krieg als Mittel der Politik ächten!«

Leider hatte ich übersehen, dass kurz danach am 16. Juli die Versicherer im SPIEGEL konkreter geworden waren:

<http://www.genios.de/presse-archiv/artikel/SPIE/20160716/versicherer-warnen-vor-fahrautomaten/CODESCO-SP-2016-029-215904.html>

Im Artikel „Versicherer warnen vor Fahrautomaten“ werden Versuche mit Probanden geschildert, denen plötzlich der Autopilot wegen einer Baustelle die Kontrolle über das Steuer wieder übergeben wollte:

»90 Prozent der Fahrer brauchten allein drei bis vier Sekunden, bis sie den Blick wieder auf die Straße richteten, und erst nach sieben bis acht Sekunden schalteten sie die Fahrautomatik ab. „In dieser Zeit hätte sich die Situation dramatisch zuspitzen oder ein Unfall passieren können“, warnt Brockmann. Derzeit verhandeln Regierungen und Autohersteller zusammen mit der UNO-Wirtschaftskommission für Europa über einen technischen Standard für automatisierte Fahrsysteme. Darin wollen die Konzerne festschreiben, dass eine sichere Übergabe des Steuers an die Fahrer erst nach vier Sekunden erfolgen muss. Das Verhalten der Testpersonen könnte das Vorhaben allerdings scheitern lassen.«

Damit werden meine Befürchtungen bestätigt: Autonome Fahrautomaten sind für den öffentlichen Straßenverkehr untauglich, aber strategisch hochinteressant für die künftige Kriegführung.

Die zitierten EU-Verhandlungen von Regierungen, Autoherstellern und UNO-Wirtschaftskommission über einen technischen Standard für automatisierte Fahrsysteme sollten unbedingt kritisch hinterfragt werden.

Es war deshalb wohl nicht unklug, die am Schluss zitierte Bitte um Unterstützung am 25. Juli an acht

SprecherInnen der Bundestagsfraktion DIE LINKE. gerichtet zu haben: Abrüstungspolitik: Inge Höger, Außenpolitik: Jan van Aken, Europapolitik: Andrej Hunko, Forschungs- und Technologiepolitik: Ralph Lenkert, Hochschul- und Wissenschaftspolitik: Nicole Gohlke, Sicherheitsbeauftragte: Petra Sitte, Verkehrspolitik: Sabine Leidig, Verteidigungspolitik: Christine Buchholz.



Killer-Roboter (Quelle: www.killer-roboter-stoppen.de)