

Das autonome Fahrzeug im Dilemma: Strafrechtliche Risiken des Softwareentwicklers und gesetzgeberische Möglichkeiten

Nils L. Stahnke, Bonn*

Wie auch ein manueller Autofahrer kann ein autonomes Fahrzeug in eine Situation geraten, in der die Tötung eines Menschen unvermeidbar ist, da ein bevorstehender tödlicher Zusammenstoß einzig durch einen anderen tödlichen Zusammenstoß abgewendet werden kann. Der Beitrag thematisiert die strafrechtlichen Risiken des Softwareentwicklers bei der Programmierung des Fahrzeugverhalten. Es wird gezeigt, dass dem Entwickler die Strafe droht, wenn er im Fahrzeugcomputer einen Algorithmus implementiert, der das Auto zur aktiven „Auswahl“ eines Übels veranlasst. Wie ein Vergleich verdeutlicht, gilt dies selbst für Situationen, in denen ein manueller Autofahrer für die Herbeiführung desselben Fahrzeugverhaltens straflos bliebe. Unter Bezugnahme auf die BVerfG-Entscheidung zum Luftsicherheitsgesetz und den Bericht der Ethikkommission wird dargelegt, dass der Gesetzgeber keine Unfallalgorithmen zulassen darf, die bei Eintritt eines Dilemmas die konkrete Lebensgefahr auf bis dahin ungefährdete Menschen transferieren.

A. Einleitung

Industrie und Politik streben nach der „Vision Zero“¹ - der Vermeidung jeglicher Unfalltoter bzw. -verletzten. Die Einführung (voll-)automatisierter Fahrzeuge in den Straßenverkehr könnte einen Quantensprung auf diesem Weg bedeuten: Auch wenn beim autonomen Fahren der „Fehlerfaktor Mensch bis zu einem gewissen Grad lediglich durch den Fehlerfaktor Maschine ersetzt wird“², sind in Deutschland aktuell mehr als 90 % der Verkehrstoten auf menschliches Versagen zurückzuführen.³

Doch selbst unter der Prämisse fehlerfreier Technik können Personenschäden nicht gänzlich ausgeschlossen werden. In verschiedenen Varianten werden derzeit in Philosophie und Rechtswissenschaft Dilemma-Situationen diskutiert, also Sachverhalte, in denen ein Schadensereignis nicht abwendbar ist und nur zwischen verschiedenen Übeln

gewählt werden kann. Exemplarisch sei folgender Fall angenommen:

Ein autonom fahrender Wagen mit dessen alleinigen Insassen I bewegt sich vorschriftsgemäß auf einer Landstraße. Plötzlich wechselt der entgegenkommende Motorradfahrer M, der unverschuldet die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat, von der Gegenseite auf die Spur des I. Ein Frontalzusammenstoß steht kurz bevor, der M selbst bei abruptem Abbremsen des Autos sicher das Leben kosten und bei I schwerste Verletzungen herbeiführen wird. Dies ließe sich vermeiden durch starkes Einlenken des Autos nach links, was eine für I tödliche Kollision mit einem Baum zur Folge hätte. Alternativ könnte das Auto nach rechts ausweichen, was den Tod zahlreicher Kinder einer auf dem angrenzenden Weg gehenden Schulklasse aber keine Verletzungen bei I zur Folge hätte.

Zwar wird die Dramatik solcher Dilemmata mit Verweis auf deren Seltenheit zuweilen heruntergespielt.⁴ Unabhängig von der Häufigkeit handelt es sich jedoch um eine Entscheidung, die „im Vorhinein gefällt und wohl begründet werden“⁵ muss. Der folgende Beitrag geht der Frage nach, welche strafrechtlichen Risiken sich dabei de lege lata für die Entwickler von „Unfallalgorithmen“ ergeben. Anschließend wird im Lichte des Verfassungsrechts untersucht, welche Möglichkeiten der Gesetzgeber hat, diesbezüglich Rechtssicherheit zu schaffen. Unterstellt wird dabei ein fahrerloses⁶ System, das - derzeit noch fernliegend⁷ - zuverlässig alle Umstände und potentiellen Kausalverläufe erkennt.

B. Strafrechtliche Risiken

Da in jedem Fall (zumindest) ein Mensch zu Tode kommt, steht eine Strafbarkeit wegen §§ 211, 212 StGB im Raum.

* Der Verfasser studiert Rechtswissenschaft an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn und ist als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Flick Gocke Schaumburg tätig. Der Beitrag entstand anlässlich des vierten Aufsatzwettbewerbs des Bonner Rechtsjournals.

¹ Winkle, in: Maurer/Gerdes/Lenz/Winner, *Autonomes Fahren*, 2015, 351 (366).

² Gomille, *JZ* 2016, 76.

³ Grunwald, *SVR* 2019, 81 (82).

⁴ Etwa Grunwald (Fn. 3), S. 85; *Nehm*, *JZ* 2018, 398 (400).

⁵ *Weber*, *NZV* 2016, 249 (250); ähnlich *Sandherr*, *NZV* 2019, 1 (2); *Friese*, *VersR* 2019, 65 (78).

⁶ Zu den Stufen des automatisierten Fahrens v. *Kaler/Wieser*, *NVwZ* 2018, 369.

⁷ *Hilgendorf*, *ZStW* 2018, 674 (689).

I. Situation ohne autonome Steuerung

würde das Fahrzeug manuell durch I gesteuert, bliebe dieser in jedem Fall straflos. Insbesondere kann ihm nicht vorgeworfen werden, durch unterlassene Aufopferung des eigenen Lebens den Tod des M herbeigeführt zu haben (§§ 212 Abs. 1, 13 StGB). Unabhängig vom Vorliegen einer besonderen Rechtspflicht zur Vermeidung des tödlichen Ereignisses („Garantenpflicht“⁸) ist es einem Menschen jedenfalls nicht zumutbar, sein eigenes Leben zur Erhaltung eines fremden Lebens zu opfern.⁹

Eine andere Alternative hatte I aber vom rechtlichen Standpunkt nicht. Die Lenkung des Fahrzeugs in die Schulklasse würde ihrerseits ein rechtswidriges Tötungsdelikt darstellen. Eine Rechtfertigung durch Notwehr gemäß § 32 Abs. 1 StGB kommt hier mangels eines rechtswidrigen Angriffs durch die Schulklasse nicht in Betracht. Ein rechtfertigender Notstand scheidet ferner an der nach § 34 S. 1 StGB erforderlichen Interessensabwägung, bei der menschliches Leben als Eingriffsgut von keinem anderen Interesse überwogen werden kann.¹⁰ Infolge dieser rechtlichen Unmöglichkeit der zumutbaren Verhinderung von Ms Tod kann I kein Unterlassen vorgeworfen werden wenn er dem Geschehen seinen Lauf lässt.

Selbst bei Opferung der Schulklasse zur Vermeidung einer eigenen schweren Verletzung würde sich I nicht strafbar machen. Nach § 35 Abs. 1 S. 1 StGB handelt nämlich ohne Schuld, wer eine rechtswidrige Tat begeht um eine gegenwärtigen Leibesgefahr von sich abzuwenden. Eine Einschränkung des entschuldigenden Notstandes nach § 35 Abs. 1 S. 2 StGB (zumutbare Hinnahme der Gefahr) ist nicht einschlägig wenn - wie im Beispielfall - besonders schwerwiegende Körperverletzungen drohen.¹¹

II. Strafbarkeit des Softwareentwicklers bei autonomer Steuerung

Bei der Fahrzeugkontrolle durch einen autonomen Computer kann nicht an Is Handlung in der dilemmatischen Situation angeknüpft werden, da die Entscheidung für oder gegen eine der Handlungsmöglichkeiten durch die Softwareprogrammierung determiniert ist und sich so seinem Einfluss entzieht.¹² Die mit der Programmierung des Fahrsystems befassten Entwickler bestimmen die

„Reaktionen“ des Automobils durch Festlegung abstrakter Wenn-Dann-Funktionen.¹³

Beeinflusst der Softwareentwickler auf diese Weise den Kausalverlauf, sodass bei Bedingungseintritt der Tod eines Menschen hervorgerufen wird, ist seine Strafbarkeit wegen Delikten gegen das Leben zu prüfen. Hierbei dürfte der Vorsatz stets zu bejahen sein. Denn die Programmierung erfolgte ja gerade zu dem Zweck, in einer Dilemma-Situation zur Anwendung zu kommen, sodass dies zumindest billigend in Kauf genommen wurde.¹⁴

1. Vorprogrammierte Rettung des Insassen: Übergesetzlicher Notstand?

Legt der Softwareentwickler im Vorfeld fest, dass das Auto bei gegenwärtiger Gefährdung des Fahrers zu dessen Rettung zulasten anderer Menschen intervenieren soll, stehen ihm - anders als einem manuellen Fahrer - keine Entschuldigungsgründe zur Seite. Für ihn selbst besteht in der antizipierten Situation keine Gefahr für ein notstandsfähiges Rechtsgut. Zwar greift § 35 Abs. 1 S. 1 StGB auch bei einer Gefahr für eine „nahestehende Person“. Erforderlich sind insoweit aber ähnliche Solidaritätsgefühle wie unter Angehörigen,¹⁵ sodass die Rettung eines Kunden nicht erfasst ist.

Die Lage ähnelt dem Dilemma in Welzels Weichenstellerfall¹⁶: Der Softwareentwickler kann in seiner Position den bevorstehenden Tod eines ihm unbekanntem Menschen verhindern, wenn er dafür andere, zuvor ungefährdete Menschen opfert. In diesem Zusammenhang wird unter dem Schlagwort des übergesetzlichen Notstandes ein ungeschriebener Entschuldigungsgrund diskutiert, der aber auch nach extensiver Auffassung nur greift wenn die Zahl der Geretteten die der Opfer übersteigt.¹⁷

2. Exkurs: Erlaubtes Risiko

Schuster¹⁸ merkt an, im Gegensatz zu Welzels Weichensteller maße sich ein Softwareentwickler nicht an, „Schicksal“ zu spielen, weil im Zeitpunkt der Entwicklung niemand eine gesicherte Rechtsposition innehatte. So sei ein programmierter Schadenstransfer auf das quantitative Minimum bereits als erlaubtes Risiko nicht tatbestandsmäßig, da ex ante auch das letztlich „ausgewählte“ Opfer von einer höheren Überlebenswahrscheinlichkeit profitiere. Nach dieser

⁸ Gaede, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.), StGB, 5. Aufl. 2017, § 13, Rn. 29.

⁹ BGH, NSZ 1994, 29.

¹⁰ Engländer, ZIS 2016, 608 (609); vgl. Erb, in: MüKo StGB, 3. Aufl. 2017, § 34, Rn. 116.

¹¹ Neumann, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.), StGB, 5. Aufl. 2017, § 35, Rn. 50.

¹² Zur Inbetriebnahme eines entsprechend programmierten Fahrzeugs als Anknüpfungspunkt des Strafrechts: Sander/Hollering, NSZ 2017, 193 (203).

¹³ Sander/Hollering, (Fn. 12), S. 202.

¹⁴ Sander/Hollering, (Fn. 12), S. 202; Schuster, DAR 2019, 6(10); Weber (Fn. 5), S. 252.

¹⁵ Perron, in: Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl. 2019, § 35, Rn. 15.

¹⁶ Welzel, ZIS 1951, 47 (51).

¹⁷ Siehe Engländer, (Fn. 10), S. 610, 616; den quantitativen übergesetzlichen Notstand ablehnend BGH, NJW 1953, 513 f.

¹⁸ Schuster, (Fn. 14), S. 11.

Überlegung wäre jedoch auch ein Schadenstransfer von jungen auf alte Menschen zulässig, den Schuster¹⁹ klar ablehnt. Denn profitiert ex ante nicht auch jeder Mensch davon, erst möglichst spät in seinem Leben von einem Unfallalgorithmus ausgewählt zu werden? Ebenso wie ein Interesse am generellen Überleben im Straßenverkehr existiert ein Interesse daran, nicht als zunächst Ungefährdeter durch eine Lebenschancen umverteilende Programmierung von Fahrzeugen getötet zu werden,²⁰ sodass die Annahme erlaubten Risikos nicht überzeugt.

3. Vorprogrammierte Opferung des Insassen: Die Frage nach der Tatherrschaft

Ein Algorithmus, der in dilemmatischen Situationen standardmäßig Entscheidungen zulasten des Insassen trifft, ist bereits aus wirtschaftlichen Gründen abwegig.²¹ Warum sollte der Hersteller ausgerechnet entgegen des Kundeninteresses optieren?

Hat der Fahrzeuginsasse allerdings im Vorfeld erklärt, lieber sein eigenes Leben opfern zu wollen, als einen anderen Menschen sterben zu lassen, stellt sich die Frage, ob der Programmierer diesem Wunsch nachkommen darf. Zunächst bedarf es insoweit der Klarstellung, dass die Einwilligung in eine vorsätzliche Tötung nicht strafbefreiend wirkt, sondern ein ernstes Sterbeverlangen des Getöteten allenfalls eine mildere Bestrafung nach § 216 StGB nach sich zieht.²² In der Konstellation (auf Wunsch) programmierter Unfallalgorithmen ist allerdings zunächst fraglich, ob überhaupt eine Tat des Programmierers vorliegt oder ob es sich nicht vielmehr um eine - mangels Strafbarkeit der Selbsttötung straflose²³ - Beihilfe zur Selbsttötung des Kunden handelt.

Die Rechtsprechung²⁴ nimmt eine Abgrenzung nach Tatherrschaft vor, wonach Täter ist, wer das zum Tode führende Geschehen bis zuletzt tatsächlich beherrscht hat. Im Falle vorsorglich programmierten Fahrzeugverhaltens begegnet die Feststellung der Tatherrschaft gewissen Schwierigkeiten. Schließlich setzt der Insasse die Fahrt in Gang, wobei er bis zum Eintritt eines Dilemmas beschließen kann, sie abubrechen, wenn ihm die getroffene Entscheidung im Nachhinein Unbehagen bereitet. Ein etwaiger Selbsttötungswille des Fahrzeuginsassens steht jedoch unter der Bedingung, dass sich ein dilemmatischer Konflikt ergibt. Es ist dann gerade Zweck des Unfallalgorithmus, eine Entscheidung für den Fahrzeuginsassen zu treffen, der selbst nicht schnell genug

reagieren kann. Ist das Dilemma als „point of no return“²⁵ erst einmal eingetreten, hängt sein Leben einzig von der zuvor programmierten Fahrzeugreaktion ab. Der Insasse hat keine eigene Herrschaft mehr über die Wahl des Übels, sodass die Tötung Tat des Programmierers ist.²⁶

Die Tötung auf Verlangen setzt nach § 216 Abs. 1 StGB ein *ernstliches* Verlangen des Getöteten voraus. Ob eine formularmäßige Erklärung beim Kauf zur Selbstopferung - wohl in der Erwartung das Dilemma werde niemals eintreten - dieser hohen Hürde²⁷ gerecht wird, darf stark bezweifelt werden. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass das Verlangen stets nur dem Erklärenden zugerechnet werden kann. Da ein Auto aber typischerweise von verschiedenen Personen (mit-)genutzt wird, liegt jedenfalls ein (ggf. fahrlässiges) Tötungsdelikt des Programmierers vor, sobald durch die Softwareentscheidung ein anderer Insasse zu Schaden kommt.

4. Zwischenergebnis

Zur Vermeidung strafrechtlicher Konsequenzen bleibt einem Programmierer derzeit einzig folgende Ausgestaltung des Unfallalgorithmus: Sobald von der Software erkannt wird, dass eine konkrete Lebensgefahr nur noch zulasten anderen Lebens abgewandt werden kann, muss das Fahrzeug unter Einsatz aller technischer Mittel²⁸ abbremsen. Ein aktiver Schadenstransfer auf in diesem Augenblick ungefährdete Menschen kommt nicht in Betracht.

C. Gesetzgeberischer Spielraum bei Entkriminalisierung

Die Implementierung einer Software, die die Realisierung der konkreten bevorstehenden Gefahr infolge ihrer Inaktivität niemals verhindert, scheint unbefriedigend. Die auf diese Weise vom Zufall abhängige Opferwahl mag dem ethischen Empfinden des Fahrzeuginsassen diametral zuwiderlaufen und ihn - wie im Beispielfall - gar Leibeswohl oder Leben kosten.

Die Entwickler autonomer Fahrzeuge können eine komfortable und sichere Technologie zur Verfügung stellen. Um diese Innovation zu unterstützen sollte der Staat maximale Rechtssicherheit bieten. Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag²⁹ zum Ziel gesetzt, bis zum Ende der Legislaturperiode die rechtlichen

¹⁹ Schuster, (Fn. 14), S. 11.

²⁰ Hilgendorf, (Fn. 7), S. 694.

²¹ Vgl. Schuster, RAW 2017, 13 (16).

²² BGH, NSZ 2009, 148 (149).

²³ BGH, NJW 1959, 1738 (1739).

²⁴ BGH, NJW 1965, 699 (701); OLG München, NJW 1987, 2940 (2941).

²⁵ Neumann, (Fn. 11), § 211, Rn. 51.

²⁶ Ebenso Sander/Hollering, (Fn. 12), S. 202; anders aber Engländer, (Fn. 10), S. 617, der den Insassen als Täter qualifiziert und insoweit auf das In-Gang-Setzen des Fahrzeugs als „Gefährdungsherrschaft“ abstellt ohne jedoch auf das Problem des Ausgeliefert-Seins im Zeitpunkt des Dilemmas einzugehen.

²⁷ Siehe BGH, NSZ 2011, 340 (341).

²⁸ Nehm, (Fn. 4), S. 399.

²⁹ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 2.3.2018, S. 80.

Voraussetzungen für vollautonome Fahrzeuge zu schaffen. Hierbei wird sich der Gesetzgeber auch mit der Zulassung von Unfallalgorithmen befassen müssen.

I. Utilitaristische Abwägung

Zunächst mag es naheliegen, die Programmierung dergestalt vorzunehmen, dass das Auto bei mehreren infrage kommenden Opfern stets die sozialverträglichste Entscheidung trifft. Es stellt sich die Frage, ob der Gesetzgeber dem Leitbild der „Risikominimierung“ folgend Recht setzen kann, nach dem ein solcher Schadenstransfer zugunsten des „kleineren Übels“ erlaubt oder sogar geboten ist.

Der Staat ist jedoch qua Verfassung gehalten, sich schützend und fördernd vor *jedes* Menschenleben zu stellen, wobei Art. 2 Abs. 1 GG es ihm insbesondere auch gebietet, menschliches Leben vor rechtswidrigen An- und Eingriffen von Seiten Dritter zu bewahren, wie das BVerfG im Urteil zum Luftsicherheitsgesetz³⁰ betonte. Die Verfassungsrichter stellten klar, dass der Eingriff in das Recht auf Leben nicht durch den Schutz anderer Menschenleben gerechtfertigt werden kann, da dies den Geopferten zum bloßen Objekt einer Rettungsaktion degradieren würde.³¹ Dies ist mit der Menschenwürdegarantie (Art. 1 Abs. 1 GG) unvereinbar, nach der ein Mensch als Subjekt immer „Zweck an sich selbst bleiben“³² muss.

Die Würde verbietet eine Bewertung des Menschen nach sozialem Nutzen. Darüber hinaus sind Menschenleben keiner quantitativen Gewichtung zugänglich.³³ Art. 1 Abs. 1 GG garantiert jedem Subjekt um seiner selbst willen einen unbedingt zu achtenden Wert.³⁴ Das Leben eines Greises ist gleichrangig mit dem von 100 Nobelpreisträgern.³⁵

II. Aufopferungspflicht des Insassen

Passagiere eines autonomen Fahrzeugs genießen durch ihre technische Überlegenheit bereits Vorteile in Unfallsituationen. Man mag sich fragen, warum sie diese Vorteile auf Kosten Unbeteiligter nutzen dürfen³⁶ und ob nicht eine gesetzliche Vorgabe, nach der Unfallalgorithmen im Zweifel zulasten des Insassen entscheiden müssen, angemessen wäre. Indes ließe sich eine entsprechende Pflicht nicht mit dem bereits erläuterten Menschenbild

des GG vereinbaren.³⁷ Mögliche technische Überlegenheit relativiert nicht die verfassungsmäßig garantierte Würde und das Leben des Fahrzeuginsassen.

III. Zufallsentscheidung

Ferner ist es denkbar, einen Zufallsgenerator zu verlangen, der bei Eintritt des Dilemmas aktiviert wird und sodann die Reaktion des Autos ermittelt. Coca-Vila³⁸ argumentiert, die Ermittlung eines Opfers durch die objektive Kraft des Zufalls trage dem Prinzip der Gleichheit Rechnung und schließe rechtlich oder moralisch inakzeptable Entscheidungsgründe (etwa Xenophobie oder Sexismus) aus. Jedoch läge auch hier ein erzwungenes Opfer vor, dass der Staat dem Bürger nicht abverlangen darf. Zuvor völlig ungefährdete Menschen zur Teilnahme an einer „Todeslotterie“ zu zwingen stellt ebenso einen Eingriff in deren gesicherte Rechtsposition dar wie ihre Opferung ohne Überlebenschance.³⁹

IV. Sonderkonstellation der gemeinsamen Gefahrengruppe

Eine vom damaligen Bundesminister Dobrindt beauftragte Ethikkommission legte 2017 Leitlinien für den Umgang mit autonomen Fahrzeugen fest.⁴⁰ Diese bekräftigen das Verrechnungsverbot menschlichen Lebens, halten aber gleichwohl eine „allgemeine Programmierung auf eine Minderung der Zahl von Personenschäden“ für „vertretbar“.⁴¹ Diese - noch nicht abschließend diskutierte - These setze jedoch voraus dass mehrere Leben bereits unmittelbar bedroht sind.⁴² Nach meiner Lesart dürfte es um Fallgruppen wie die Planke des Karneades⁴³ gehen, in denen eine Menschengruppe gemeinsam in Gefahr ist - z.B. wenn ein Auto auf eine Personengruppe zusteuert und es bloß darum geht, ob alle sterben oder ob durch Einlenken nur ein Teil getötet wird.

Das BVerfG⁴⁴ konstatierte mit Blick auf das Luftsicherheitsgesetz, der Abschuss eines zwecks Terroranschlags entführten Flugzeuges mit unschuldigen Insassen sei selbst dann Unrecht, wenn die Passagiere ohnehin dem Tode geweiht sind. Denn menschliches Leben und menschliche Würde genossen ohne Rücksicht auf die Dauer der physischen Existenz den gleichen Schutz. Hörnle und Wohlers merken allerdings zutreffend an, bei einem unmittelbar bevorstehenden Unfall werde nicht einmal

³⁰ BVerfG, NJW 2006, 751 (757).

³¹ BVerfG, NJW 2006, 751 (758).

³² BVerfG, NJW 1977, 1525 (1526).

³³ Hartleb, NJW 2005, 1397 (1397) f.

³⁴ Herdegen, in: Maunz/Dürig (Hrsg.), GG, 85. EL 11/2018, Art. 1, Rn. 52 f.; Hillgruber, in: Epping/Hillgruber (Hrsg.), BeckOK GG, Stand 02/2019, Art. 1, Rn. 12.

³⁵ Coca-Vila, Criminal Law and Philosophy 12 (2018), 59 (70).

³⁶ Gless/Janal, JR 2016, 561 (575).

³⁷ Weber (Fn. 5), S. 253.

³⁸ Coca-Vila (Fn. 35), S. 76 f.

³⁹ Im Ergebnis ebenso Weber (Fn. 5), S. 253.

⁴⁰ Di Fabio et al., Bericht der Ethik-Kommission „Automatisiertes und Vernetztes Fahren“ vom Juni 2017.

⁴¹ Di Fabio et al., (Fn. 40), S. 11.

⁴² Di Fabio et al., (Fn. 40), S. 18.

⁴³ Aichele, JRE 11 (2003), 245.

⁴⁴ BVerfG, NJW 2006, 751 (759).

eine zeitlich begrenzte Restlebenszeit⁴⁵ der letztendlich vom Wagen erfassten Personen geopfert, da diese ohne zeitliche Verzögerung ohnehin überfahren worden wären. Den Betroffenen wird hier keine - die Würde des Subjekts negierende - zweckmäßige Aufopferung einer *gesicherten* Rechtsposition abverlangt. Meines Erachtens ist daher eine Programmierung denkbar, die zur Vermeidung des maximalen Blutbads aktiv einen Teil der Gruppe zum Sterben (bzw. positiv formuliert: den anderen Teil zum Überleben) „auswählt“.

D. Fazit

Jeder im Fahrzeugcomputer vorprogrammierte Transfer einer Lebensgefahr auf zuvor ungefährdete Menschen führt zur strafrechtlichen Verfolgung des Softwareentwicklers. Dieser wird bei Implementierung eines entsprechenden Algorithmus typischerweise vorsätzlich und mit Tatherrschaft gehandelt haben. Anders als beim manuellen Fahrer kommt einzig eine Entschuldigung nach dem umstrittenen übergesetzlichen Notstand infrage.

Der Gesetzgeber hat bei der rechtlichen Zulassung von Unfallalgorithmen angesichts der verfassungsmäßig verankerten Pflichten zum Schutz menschlichen Lebens und der Würde nur sehr enge Handlungsspielräume; kein Mensch darf zum „Rettungsopfer“ degradiert werden.

Die Einführung vollautonomer Fahrzeuge dürfte so das Ende genuin dilemmatischer Konflikte im Straßenverkehr begründen. Denn es werden keine Situationen mehr vorliegen, in denen ein Subjekt an der Last seiner Entscheidung zu zerbrechen droht. Eine Maschine kann keine ethischen Abwägungen treffen, sondern bei Gleichwertigkeit von Rechtsgütern einzig zum „Error“ gelangen und dem Geschehen im Zweifel seinen Lauf lassen. Ein so entstandener Unfall mag tragisch sein, er ist dann allerdings unvermeidbares Produkt des Zufalls.

⁴⁵ Hörnle/Wohlens, GA 2018, 12 (19).