

4. Würzburger Tagung zum Technikrecht in Zusammenarbeit mit MCIR
30.–31. Mai 2016, Bayerische Akademie der Wissenschaften, München

Das Dilemma-Problem aus Sicht der Automobilhersteller

Prof. Dr. Frank Peter Schuster, Würzburg



Ziele des autonomen Fahrens

Daten:

- Jahr 1970 (West): 19.193 Verkehrstote
- Jahr 2015 (Gesamt): 3.475 Verkehrstote
- Jahr 2015: 589 Opfer von Mord und Totschlag

Ziel:

- OECD (International Transport Forum): „Vision Zero“

Lösungsansatz - Automatisierung:

- Mensch am Steuer größtes Unfallrisiko (86,0 %)
- Fahrerassistenzsysteme, Prototypen für hochautonomes Fahren arbeiten bisher mit verschiedenen optischen Sensoren
- Vernetztes Fahren: Datenaustausch Vehicle-to-Vehicle (V2V) und Vehicle-to-Infrastructure (V2I)

Dennoch: Gefahrsituationen nie ganz vermeidbar



Rechtsfragen

- Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr 1968 (Art. 8)
- Zivilrechtliche Haftung
 - verschuldensunabhängige Halterhaftung (§ 7 Abs. 1 StVG)
 - Haftung der Pflichtversicherer (§ 115 VVG)
 - Haftung der Hersteller (§ 823 BGB, ProdHaftG) – Regress
- Strafrechtliche Haftung (Dilemma)
 - keine verschuldensunabhängige Haftung des Halters
 - keine Haftung des „Fahrers“ wegen Fahrlässigkeit (i.d.R.)
 - keine Haftung der autonomen Systeme selbst (auch nicht *de lege ferenda*)
 - empfindliche Haftungsrisiken für Hersteller und Entwickler (bis hin zu § 212 StGB)?

Weichenstellerfall (*Hans Welzel 1951*)

= Trolley-Problem (*Philippa Foot 1967*)

= herkömmlicher Straßenverkehr

- keine Rechtfertigung wegen Notstands (§ 34 StGB), sofern auf beiden Seiten Höchstwert Leben betroffen

aber:

- Entschuldigender Notstand (§ 35 StGB)
- Entschuldigender übergesetzlicher Notstand

keine adäquate Lösung für

Automobilindustrie

- im Zeitpunkt der Programmierung keine akute Zwangslage

Vergleich: Weichenstellerfall *vs. Notstandsalgorithmen*

Arg. 1: Menschliches Leben hat immer den gleichen Rang und entzieht sich auch jeder Quantifizierung. Von niemanden kann man verlangen, dass er sich zugunsten eines anderen oder mehrerer aufopfert.

hier: dto.

Arg. 2: Gesicherte Rechtspositionen (ungefährdet auf einem Nebengleis zu stehen) genießen einen höheren Schutz als bloße Expektanzen (durch Umstellen der Weiche gerettet zu werden).

hier: Gesicherte Rechtspositionen im Zeitpunkt der Programmierung des Fahrzeugs noch nicht vorhanden.

Arg. 3: Menschliches Handeln wird höher gewichtet als bloßes Unterlassen. Die aktive Tötung eines Menschen (Umstellen des Gleises) wiegt so schwer, dass selbst die Rettung einer großen Anzahl von Menschen dies niemals ausgleichen könnte.

hier: Programmierer handelt in jeder Variante, unabhängig davon, ob sein Algorithmus den Wagen später ohne Lenkimpuls geradeaus weiterrollen lässt, nach rechts oder links steuert.

Kollision von Unterlassungspflichten – Lösungsansatz Pflichtenkollision?

Kollision gleichwertiger Handlungspflichten:

- anerkannte Problematik beim Unterlassungsdelikt
- Rechtsinstitut der rechtfertigenden Pflichtenkollision
 - z.B. T kann von zwei Ertrinkenden nur einen retten
 - z.B. Leberallokation (2015: 1.233 Schwerkranke, aber nur 730 Spendeorgane)

Kollision gleichwertiger Unterlassungspflichten?

Wenn übertragbar, denkbare Mechanismen und Kriterien:

- *sicher: Sachschaden vor Personenschaden (sonst nicht gleichwertig)*
- *ansonsten (?): Zufallsgenerator (nichtdeterministisch oder hybrid)*
- *besser: Rettung einer möglichst große Anzahl von Menschen (unter Nutzung der technischen Möglichkeiten)*
- *vielleicht: Privilegierung von Kindern (Rechtsgedanke: § 828 Absatz 2 S. 1 BGB)*
- *ansonsten: Alter oder angeblicher „sozialer Wert“ einer Person spielt keine Rolle*
- *überlegenswert: Mitverschulden*
- *überlegenswert: Selbstschutzmaßnahmen, de facto schädlich oder ausblenden?*
- *wohl wünschenswert aus Sicht der Industrie: gewisse Privilegierung der Insassen*

Kollision von Unterlassungspflichten – Lösungsansatz Pflichtenkollision?

Kollision gleichwertiger Handlungspflichten:

- anerkannte Problematik beim Unterlassungsdelikt
- Rechtsinstitut der rechtfertigenden Pflichtenkollision
 - z.B. T kann von zwei Ertrinkenden nur einen retten
 - z.B. Leberallokation (2015: 1.233 Schwerkranke, aber nur 730 Spendeorgane)

Kollision gleichwertiger Unterlassungspflichten?

- *Christian Wolff* (1738): „Leges prohibitivae nunquam inter se colliduntur“ (Verbotsgesetze kollidieren niemals miteinander)
- m.E. kollidierende Verbote theoretisch denkbar, z.B.:
 - vier aufeinandertreffende Einbahnstraßen (Fehler bei Verkehrsführung)
 - T in Menschenmenge muss auf A oder B treten (Loveparade-Unglück)

hier (Gegenargument?): Programmierer könnte auf Mitarbeit bei der Entwicklung von Notstandsalgorithmen ganz verzichten

unerwünschte Folge: weiterhin 3.475 Verkehrstote/Jahr

Erlaubtes Risiko oder Risikominimierung?

Weitere Unterschiede zum Weichenstellerfall:

- Programmierung von Algorithmen erfolgt nicht mit Blick auf eine konkrete Notstandssituation oder konkrete Personen, sondern mit Blick auf ein irgendwann einmal mögliches Gefahrenereignis mit noch unbekanntem Beteiligten.
- *Per saldo* geht es darum, die Dimensionen der abstrakten Gefährlichkeit des Objekts für alle zu minimieren.
- Im Zeitpunkt der Programmierung ist es für jedes einzelne Mitglied der Gesellschaft aus *ex ante*-Sicht sogar günstiger, wenn größere Menschenmengen eine Vorzugsbehandlung erhalten.

Folge: Schließt dies die objektive Zurechnung aus?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Prof. Dr. Frank Peter Schuster
Lehrstuhl für Internationales Strafrecht
Julius-Maximilians Universität Würzburg
schuster@jura.uni-wuerzburg.de