

Strafrechtlicher Problemaufriss von (teil)autonomen Fahrzeugen in der Gegenwart und Zukunft

- Darstellung möglicher Lösungsansätze -

Koki Nezu

- A. Einleitung – Unfälle durch den Einsatz (teil-)autonomer Fahrzeuge
- B. Problemdarstellung mithilfe technischer Beschreibungen
- C. Darstellung und Bewertung möglicher Lösungsansätze
 - I. Die Haftung für die Entscheidung, Entscheidungsbefugnisse zu übertragen
 - II. Die kategorische Bestimmung der Schuldverteilung durch das Gesetz
 - III. Soziale Akzeptanz
 - IV. Die Verantwortung der KIs als Wellenbrecher
 - D. Fazit & in der Fallbearbeitung

A. Einleitung – Unfälle durch den Einsatz (teil-)autonomer Fahrzeuge in Japan

Das Ministerium für Land, Infrastruktur und Transport in Japan berichtete, dass ihnen im Jahr 2017 allein 340 Problemerichte aufgrund autonomer Bremssysteme vorlagen. 88 der Fälle wurden dadurch verursacht, dass ein autonomes Bremssystem eines Autos nicht erwartungsgemäß funktionierte. In 72 Fällen kam es infolgedessen tatsächlich zu einem Zusammenstoß. Auch gab es Berichte, dass autonome Bremssysteme plötzlich unerwünscht funktionierten, obwohl überhaupt keine gefährliche Situation vorlag. Laut Bericht beläuft sich die Zahl solcher Fälle auf 249, wobei es in zehn Fällen davon zu einem Verkehrsunfall kam.¹ Am 14.04.2017 hatte sich eine Staatsanwaltschaft in Japan erstmals mit einem Unfall zu befassen, bei dem ein Auto mit einem autonomen Bremssystem beteiligt war. Der Fall hat sich wie folgt ereignet: Am Abend des 27.11.2016 besuchte X ein Autohaus und beantragte eine Probefahrt. Gemeinsam mit Y, einem Mitarbeiter des Autohauses, hat X eine Probefahrt gemacht. Kurz vor einer Ampel bemerkte X ein anderes Auto, das vor ihnen an der Ampel angehalten hat. Als er dies erwähnte, erwiderte Y, dass X, als Fahrer des Autos, nun eigentlich bremsen müsste aber jetzt ausnahmsweise nicht bremsen sollte. Y gab diese Anweisung, um X die Fahrfunktion des sogenannten „emergency brake“ zu demonstrieren, mit dem der Probewagen ausgestat-

tet war. Dies ist eine Fahrunterstützungsfunktion, die im Notfall automatisch bremst. Hier hatte die Funktion aber nicht funktioniert, vermutlich wegen des Wetters oder der Dunkelheit (nach polizeilichen Ermittlungen stellte sich heraus, dass das emergency-brake-Experiment bei einer Fahrt bei schlechten Witterungsverhältnissen laut Bedienungsanleitung verboten ist). Infolgedessen ist der von X probegefahrene Wagen mit dem vor ihm stehenden Wagen zusammengestoßen, sodass das im vorderen Wagen sitzende Ehepaar verletzt worden ist.²

In einer solchen Situation sind viele verschiedene Anknüpfungspunkte für eine Fahrlässigkeitsstrafbarkeit denkbar. Es kommt eine Sorgfaltspflichtverletzung des Fahrers X in Betracht, der das Unterstützungssystem genau versteht und einen fehlerhaften Hinweis ignorieren muss, damit eine sichere Fahrt gewährleistet ist (a). Möglich erscheint auch eine Sorgfaltspflichtverletzung des Mitarbeiters Y, er könnte verpflichtet sein, dem Fahrer keine fehlerhaften Instruktionen zu erteilen und die Bedienungsanleitung zu lesen, um einen Unfall zu vermeiden (b). Denkbar erscheint auch eine Sorgfaltspflichtverletzung des Autohauschefs Z, indem er es unterließ, seine Angestellten anzuweisen, die Kunden korrekt gemäß der Bedienungsanleitung zu instruieren (c). Letztlich kommt auch eine Sorgfaltspflichtverletzung des Herstellers oder Programmierers des Systems in Betracht, möglicherweise hätte das System auch bei Regen

¹ <https://www.nikkei.com/article/DGXMXZO32553600T00C18A7CR8000/> (zuletzt abgerufen am: 17.11.2019); <https://www.aba-j.or.jp/info/industry/4372/> (zuletzt abgerufen am: 17.11.2019)

² <https://www.chibanippo.co.jp/news/national/401244> (zuletzt abgerufen am: 17.11.2019); <https://www.sankei.com/affairs/news/170414/afr1704140034-n1.html> (zuletzt abgerufen am: 17.11.2019).

und Dunkelheit voll funktionsfähig sein müssen (d).

Hier kann man den menschlichen Fehler in a) bis c) von dem funktionalen Fehler in d) unterscheiden. In diesem Beispielsfall scheint die Polizei eher die menschlichen Fehler für die Hauptursache des Unfalles gehalten zu haben. Dafür spricht, dass das System nur der Unterstützung zu dienen bestimmt war und damit der Fahrer selbst weiterhin verpflichtet ist, verkehrsgerecht zu agieren.

B. Problemdarstellung mithilfe technischer Beschreibungen

Im oben genannten Fall soll es sich hauptsächlich um menschliche Fehler gehandelt haben, denn das autonome Bremssystem sollte stets nur der Unterstützung im Notfall dienen, nicht aber Verantwortung oder Vorgänge in Gänze autonom übernehmen. Es stellt sich die Frage, ob der Fall anders zu beurteilen wäre, wenn das System technisch auf einem noch höheren Niveau gewesen wäre. An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass in absehbarer Zeit sogenannte SAE³ Level 3 Fahrzeuge auf den Markt gebracht werden.⁴ Das heißt, dass das Verhältnis zwischen „Herr und Diener“ beim Fahren umgetauscht werden wird, da Fahrsysteme ab SAE Level 3 (außer in Notfällen) die Steuerung des Fahrzeugs selbst übernehmen können und sollen. Zu diskutieren ist, wer auf dieser gerade beschriebenen und der im Beispielsfall vorliegenden Autonomiestufe eines Fahrsystems für einen Unfall verantwortlich sein soll.

Zur Beantwortung dieser Frage muss zunächst festgestellt werden, was überhaupt unter einem autonomen Fahrsystem zu verstehen ist. Laut Definition der Society of Automotive Engineers (SAE) sind automatisierte Fahrsysteme solche, bei denen Hard- und Software fähig sind, teilweise oder komplett Fahrfunktionen zu übernehmen. Diese Systeme werden nach dem Grad der Automatisierung in die Level 1 bis 5 eingestuft. Das Automatisierungssystem eines Fahrzeugs in SAE Level 1 wird als sogenannte Fahrunterstützungssystem bezeichnet, welches entweder zur Beschleunigung und Verlangsamung (vertikale Bewegung) oder zur Steuerung nach links und rechts (horizontale Bewegung) in einem bestimmten Bereich fähig ist. Das Fahrzeug in SAE Level 2 wird als teilautomatisiertes System be-

zeichnet, welches sowohl die vertikale als auch horizontale Bewegungen im bestimmten Bereich steuern kann. Der Fahrer muss bei SAE Level 1 und 2 die sonstigen Fahrfunktionen beherrschen und die Funktion auch überwachen. Ab SAE Level 3 kann das System alle Fahrfunktionen leisten, solange das System aktiviert wird. Ein Fahrzeug auf SAE Level 3 fordert eine Entscheidung des Fahrers nur dann, wenn es sich beispielsweise im Notfall nicht mehr selbst entscheiden kann, während das Auto bei SAE Level 4 und 5 in der Lage ist, auch in solchen Situationen zu entscheiden und zu agieren.⁵

Die spezifische Eigenschaft autonomer Fahrsysteme liegt im Endeffekt darin, dass eine Künstliche Intelligenz (KI) mithilfe von Sensoren Informationen sammelt, sich auf Grund dieser Informationen entscheidet und entsprechend der eigenen Entscheidung weiter(fährt). Es gibt zwar quantitative Unterschiede zwischen den einzelnen Automatisierungsgraden (Level), die KI hat jedoch immer einen eigenen Entscheidungsspielraum beim Fahren.

Problematisch wäre es, wenn ein Unfall in Folge einer Fehleinschätzung oder eines sonstigen Fehlers durch die KI so entsteht, dass der Entscheidungsspielraum eines Menschen nicht mehr betroffen ist. Hier ist es schwer, die Verantwortung des Menschen zu begründen. Diese Situation wird in einschlägiger Literatur als „Verantwortungslücke“ bezeichnet.⁶ Problematisch erscheint, ob in derartigen Fällen Hersteller oder Programmierer verantwortlich sein sollen oder wo überhaupt eine Verantwortlichkeit begründet werden kann. Oft kommt es in der Diskussion über autonome Fahrsysteme auf Schuldverteilung an, wobei im Zentrum der Betrachtung häufig die sogenannte Verantwortungslücke steht.

C. Darstellung und Bewertung möglicher Lösungsansätze

I. Die Haftung für die Entscheidung, Entscheidungsbefugnisse zu übertragen

Der erste mögliche Ansatz zur Klärung einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit für Unglücksfälle mit Beteiligung (teil-)autonomer Fahrzeuge geht davon aus, dass der Nutzer vom autonomen Fahrsystem dafür verantwortlich ist, seine Entscheidungsbefugnis auf das System über-

³ SAE Level dienen der Klassifizierung und Definition von Begriffen für straßengebundene Kraftfahrzeuge mit Systemen zum autonomen Fahren. Der Name hängt mit der Society of Automotive Engineers zusammen, welche die Regeln 2014 vorstellt.

⁴ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/audi-a8-audi-ist-beim-autonomen-fahren-ein-level-weiter-a-1169062.html> (zuletzt abgerufen am: 17.11.2019).

⁵ SAE International, Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles

⁶ Susanne Beck, Intelligente Agenten und Strafrecht. Fahrlässigkeit, Verantwortungsverteilung, elektronische Personalität, Studien zum deutschen und türkischen Strafrecht - Delikte gegen Persönlichkeitsrechte im türkischen-deutschen Rechtsvergleich Band 4 2015, S. 179ff.; Sascha Ziemann, Wesen, Wesen, seid's gewesen? Zur Diskussion über ein Strafrecht für Maschinen, in: Eric Hilgendorf/Jan-Philipp Günther (Hrsg.), Robotik und Gesetzgebung, Robotik und Recht, Band 2, 2013, S. 183ff.; auch als Verantwortungsdiffusion nennt Sabine Gleß/ Thomas Weigend, Intelligente Agenten und das Strafrecht, ZStW 126, S. 561ff.

tragen zu haben. Der Nutzer hat sich hiernach bereits zu einem früheren Zeitpunkt vor dem Unfall für den Einsatz des Systems entschieden. Dieses könnte bedeuten, dass er – zumindest implizit – zugestimmt hat, seine Entscheidungsbefugnis in bestimmten Bereichen auf das System zu übertragen. Wäre der Unfall ohne die Übertragung der Entscheidungsbefugnis nicht geschehen, kann der Nutzer aufgrund seiner früheren Entscheidung für den, nach dieser Ansicht kausalen, Unfall verantwortlich gemacht werden. Mit dieser Logik führt der erste Ansatz die Verantwortung für den Unfall auf den Zeitpunkt zurück, in dem sich der Fahrer entschieden hat, (teil-)autonome Systeme zu benutzen.

Ein Vorteil des Ansatzes sind mindere theoretische Lasten. Dieser Ansatz fordert von der Strafrechtssystematik keine Veränderung, die Einführung neuer Begriffe oder die Änderung von Gesetzen sind nicht erforderlich. Dieser Ansatz gleicht in seiner Struktur der Übernahme-Fahrlässigkeit.⁷ Hinter beiden Konzepten steht der gemeinsame Gedanke, dass die Verantwortung nicht nur unmittelbar mit dem Erfolg begründet werden kann, sondern auf die Fahrlässigkeit zum Zeitpunkt noch gebliebener Erfolgsvermeidbarkeit abgestellt wird.⁸

Für diesen Ansatz spielt die Vorhersehbarkeit des Erfolgs eine besondere Rolle. Zum Zeitpunkt der Entscheidung der Übertragung der Entscheidungsbefugnis kann man im Beispielsfall kaum den konkreten Erfolg vorhersehen, der durch das autonome System herbeigeführt wird. Daher sollte man in diesem Fall in Betracht ziehen, die Vorhersehbarkeit anhand abstrakter Kriterien zu bestimmen.

Die Auffassung, nach welcher die abstrakte Vorhersehbarkeit eines Erfolgs für die Begründung einer Fahrlässigkeit genügt, ist nicht neu und auch in der Literatur in Japan seit langem vertreten.⁹ Zudem gab es seit jüngerer Zeit eine Linie der Rechtsprechung des obersten japanischen Gerichts, die von der abstrakten Vorhersehbarkeit als Begründungskriterium ausgeht.¹⁰ Damit erscheint dieser erste Ansatz sowohl in der Theorie, als auch in der Rechtspraxis umsetzbar.

Nichtsdestoweniger gibt es viele Einwände gegen die oben genannte Rechtsprechung,¹¹ sodass die gleichen Einwände auch den vorgestellten Ansatz treffen. Insbesondere die

⁷ Zur Übernahmefahrlässigkeit vgl. BGHSt 55, 121; BGHSt 43, 306.

⁸ Roxin, Strafrecht AT 14. Auflage 2006, S. 1105; Stratenwerth/Kuhlen, Strafrecht AT 6. Aufl., S. 182; Bauumann/Weber/Mitsch/Eisele, Strafrecht AT 12. Aufl., S. 316.

⁹ Unsicherheitsgefühl-Theorie: Hideo Fujiki, Strafrecht AT, 1975; Makoto Ida, Strafrecht AT 2. Auflage 2018.

¹⁰ Das japanische oberste Gericht: 1 StR 平 26(あ)1105号 Bechluss vom 25.05.2016 sowie das japanische oberste Gericht: 1StR 平 20(あ)1678号 Bechluss vom 07.12.2009.

¹¹ Beispielsweise Yuji Ohtsuka, der Sinn der Vorhersehbarkeit (2), Hanrei Hyakusen Teil I. Strafrecht AT 5.Aufl., 2003, 102ff.

¹² Atsushi Yamaguchi, Strafrecht AT 3. Auflage 2016; Norio Takahashi, Strafrecht AT 4. Auflage; Takaaki Matsumiya, Strafrecht AT 5. Auflage 2017.

¹³ Beck, (Fn. 6), S. 179.

abstrakte Vorhersehbarkeit als verantwortungsbegründendes Kriterium wird in der Literatur kritisiert. Hauptkritikpunkt ist, dass die Fahrlässigkeitsstrafbarkeit zu sehr erweitert würde, obwohl Fahrlässigkeit nur ausnahmsweise bestraft werden soll. Verfechter dieser Ansicht behaupten, sie erweiterte den strafbaren Bereich zu sehr, indem die Vorhersehbarkeit abstrakt ausgelegt würde.¹²

Schreibt man diese Kritik in den Kontext des autonomen Fahrsystems um, so kann man wie folgend zusammenfassen. Der Fahrer des autonomen Autos ist stets pflichtig, die Fahrfunktion zu überwachen und das Fahren wieder unverzüglich zu übernehmen, sobald er lediglich eine abstrakte Unsicherheit empfindet, auch wenn er keine konkrete Gefahr erkennt. Im Vergleich zum normalen Auto, mit dem man ohne konkrete Vorhersehbarkeit des Erfolges nicht bestraft wird, stellt das Fahren mithilfe eines (teil)autonomen Fahrsystems höhere Anforderungen hinsichtlich der Sorgfaltspflichten an den Fahrer, als beim Fahren ohne diese Fahrfunktionen.

Während dieser Ansatz theoretisch begründbar und in der Praxis umsetzbar ist, führt er zum ironisch anmutenden Ergebnis, dass die Nutzung eines autonome Fahrsystems für den Nutzer höhere Sorgfaltspflichten als die Nutzung eines nichtautonomen Fahrzeugs bedeutet und damit das Strafbarkeitsrisiko vergrößert, obwohl (teil-)autonome Fahrsysteme eigentlich für die Entlastung eines Fahrers entwickelt sind.¹³

II. Die kategorische Bestimmung der Schuldverteilung durch das Gesetz

Ein zweiter möglicher Ansatz zur strafrechtlichen Verantwortungsverteilung könnte sein, dass Pflicht und Schuldverteilung zwischen Hersteller und Nutzer bereits im Vorhinein eindeutig durch Gesetz bestimmt werden. Dieser Ansatz wird in Deutschland verfolgt, indem das achte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, in dem der neue Paragraph § 1a StVG, der den Begriff des (teil-)autonomen Fahrzeugs und des Fahrzeugführers bestimmt, sowie § 1b StVG, der die Pflicht des Fahrers bestimmt, eingeführt worden sind. Danach soll der Nutzer von Fahrzeugen ab SAE Level 3 als Fahrzeugführer benannt werden und er soll die in der Systembeschreibung aufgezeigten

Grenzen für den Einsatz des hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystems beherrschen und beachten, um bei Vorliegen entsprechender offensichtlicher Umstände zu entscheiden, ob er die Fahrzeugsteuerung selbst übernimmt, auch wenn ihn das Fahrzeug nicht dazu auffordert. Gemäß § 1b StVG steht also fest, dass der Mensch das zuständige Subjekt für das Fahren ist und bleiben soll.¹⁴

Auch in Japan gibt es ähnliche Tendenzen in der Gesetzgebung. Die japanische Polizei hat einen Änderungsvorschlag des Straßenverkehrsgesetzes entworfen, welcher als Gesetzesvorlage ins Parlament eingebracht und am 28.05.2019 vom Parlament verabschiedet wurde. Dieser Entwurf beinhaltet eine Vorschrift über die Definition des (teil-)autonomen Fahrsystems und eine Vorschrift über die Pflichten des Fahrers beim Einsatz (teil-)autonomer Fahrsysteme. Dieser Entwurf legt fest, dass das Fahren mithilfe eines solchen Systems noch „Fahren“ im Sinne vom japanischen StVG ist, also eine straßenverkehrsrechtliche Verantwortung beim Fahrer verbleibt.¹⁵

Auch gegen diesen Ansatz sind Einwände denkbar. Die Pflicht bzw. der Entschuldigungsgrund des Herstellers werden, abgesehen von der Erklärungspflicht im Sinne des § 1a Abs. 2 S. 2 StVG, nicht bestimmt, während die Pflicht des Fahrzeugführers ausdrücklich genannt wird. In § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG wird klargestellt, dass der Fahrzeugführer erkennen muss, ob wirklich die Voraussetzungen für den Einsatz des (teil-)autonomen Fahrsystems bestehen. An dieser Stelle drängt sich die Frage auf, ob der Fahrzeugführer im Falle eines Unfalls sorgfaltswidrig handelt, wenn die Voraussetzungen für den Einsatz des Fahrsystems aufgrund eines mangelhaften Produktes durch einen Herstellerfehler nicht mehr bestehen. Damit geht insbesondere die Frage einher, ob der Fahrzeugführer sich in solch einem Fall strafbar macht, wenn er oder sie den Mangel eventuell hätte erkennen müssen. Das kann indes dazu führen, dass ein Teil der Verantwortlichkeit des Herstellers vom Fahrer getragen würde.

Daher kann diesem Ansatz die gleiche Kritik entgegen gehalten werden, wie dem ersten Ansatz; die Verantwortungslast des jeweiligen Fahrers würde erhöht. Wenn nur eine bestimmte Partei bei einer Schuldverteilung stärker belastet werden würde, könnte dies die Entwicklung

der Technik bremsen. Trüge allerdings nur der Hersteller (teil-)autonomer System die Verantwortungslast, würden Forschung und Entwicklung in diesem Bereich demotiviert. Wäre nur der Nutzer verantwortlich, verlöre das Produkt wahrscheinlich aus dessen Sicht an Attraktivität. Bei beiden Aspekten würde es sich um unerwünschte Folgen handeln, die der Innovation des autonomen Fahrens entgegenwirken können.¹⁶

III. Soziale Akzeptanz

Die bisher genannten Ansätze sehen die Lösung darin, den Verantwortungsbereich des Nutzers zu erweitern. Genießt die Gesamtgesellschaft aber die Vorteile einer neuen Technologie, muss sie auch die entstehenden Nachteile akzeptieren. Die Gesellschaft muss sich daher mit einem Schuldvorwurf zurückhalten, der eine bestimmte Partei aufopfert. Der dritte Ansatz sieht die Lösung im Wesentlichen in der sozialen Akzeptanz der Risiken von (teil-)autonomen Fahrsystemen.

Hiernach ist maßgebend, ob und wie die Gesamtgesellschaft akzeptiert, was eine neue Technologie mit sich bringt. Dabei sind alle möglichen Vor- und Nachteile abzuwegen. Als Vorteile (teil-)autonomer Fahrsysteme können beispielsweise bessere Mobilität (insbesondere für alte und/oder behinderte Menschen) und die Verringerung der Unfälle durch menschliche Fehler genannt werden. Als Nachteile kommen Infrastrukturkosten und die Erforderlichkeit einer Regulierung von Unfällen wegen Fehlentscheidungen in Betracht. Überwiegen die Vorteile einer neuen Technologie, soll dies dazu führen, dass die Gesamtgesellschaft die neue Technologie akzeptiert und damit auch die Risiken hinnimmt, ohne auf Individualverantwortlichkeit und -bestrafung zu bestehen. Wenn die Vorteile gegenüber den Nachteilen dagegen zu gering sind und nur wenige, bestimmte Personenkreise die Vorteile genießen können oder gar die Nachteile der Einführung der Technologie überwiegen, sollte eine neue Technologie solange nicht erlaubt werden, bis sich dieser Zustand aufgrund von Weiterentwicklung ändert.¹⁷

Nach dem Konzept dieses Ansatzes dürfen Betroffene nicht kategorisch verpflichtet oder belastet werden. Infolgedessen gilt der Einwand, der gegen den ersten und

¹⁴ BT-Drucksache 69/17 S.16, BGBl 2017 I Nr. 38. Zu beachten ist der Wortlaut des „vollautomatisierten Fahrsystems (bzw. Fahrfunktion)“. Vollautomatisiertes Fahrsysteme im Sinne dieses Gesetzes bedeutet die Einordnung als SAE Level 3. Dies ist trotz des Wortlauts anders als die Definition von „SAE Level 4 - High Driving Automation“ Nach der Definition von SAE Level 4: The sustained and ODD-specific performance by an ADS of the entire DDT and DDT fallback, without any expectation that a user will respond to a request to intervene.

¹⁵ Der Gesetzesänderungsvorschlag für das japanische Straßenverkehrsgesetz

¹⁶ Susanne Beck, Google-Cars, Software-Agents, Autonome Waffensysteme – neue Herausforderungen für das Strafrecht? in: Susanne Beck, Bernd-Dieter Meier, Carsten Momsen (Hrsg.), Cybercrime und Cyberinvestigations, S. 33.

¹⁷ Beck, (Fn. 16), S. 31ff.

zweiten Ansatz erhoben wurde, für diesen Ansatz nicht. Trotzdem ist danach zu fragen, in welcher Situation man eine solche Akzeptanz der Gesamtgesellschaft feststellen und messbar machen kann und wie genau Verantwortlichkeit und Haftung stattdessen aufzuteilen sind. Es stellt sich als ungleich schwieriger dar, an welcher Stelle im rechtlichen System die gesellschaftliche Akzeptanz einer Technologie eingeordnet werden kann. Zwar ist es denkbar, eine rechtlich missbilligte Gefahr zu verneinen, indem die Nutzung der Technologie als erlaubtes Risiko ausgelegt wird oder die Vorhersehbarkeit durch das Vertrauensprinzip zu verneinen, weil man auf sozial akzeptierte Technologie vertrauen darf. Problematisch hierbei ist aber, dass es keine klaren Regeln für beide Ansätze gibt. Daher leidet dieser Ansatz unter einer gewissen Rechtsunsicherheit, die es insbesondere im Strafrecht zu vermeiden gilt. Diesem Ansatz ist indes zugute zu halten, dass er die Idee hat, dass nicht nur die Vorteile, sondern auch die Nachteile von der Gesamtgesellschaft getragen werden sollten; er erscheint damit progressiv und innovationsfreundlich.

IV. Die Verantwortung der KIs als Wellenbrecher

Schließlich kommt als vierter Ansatz eine Fiktion in Betracht, in der die KI eines autonomen Fahrsystems selbst als juristische Person und eigenverantwortliches Subjekt angesehen wird, um die grundsätzliche Straflosigkeit des Herstellers und der Nutzer zu garantieren.

Wenn die KI als ein eigenverantwortliches Subjekt behandelt wird, heißt das, dass sie selbst als Täter angesehen werden kann und ihr damit ein strafrechtlich relevanter Erfolg zugerechnet werden könnte. Infolgedessen werden der Hersteller und der Nutzer theoretisch zum Täter hinter dem Täter. Ist der „Vordermann“ dabei als eigenverantwortlicher Handelnder anzusehen, so wird der Erfolg dem Hintermann grundsätzlich nicht zugerechnet (Verantwortungsprinzip).¹⁸ Folglich wird die grundsätzliche Straflosigkeit von beiden Parteien theoretisch garantiert. Die Verantwortung der KI begrenzt also nach diesem Ansatz die Strafbarkeit des menschlichen Betroffenen als Hintermann, wie eine Art Wellenbrecher.

Auf den ersten Blick scheint diese Auffassung zwar etwas

¹⁸ Wessels/Beulke/Satzger, Strafrecht AT 48. Auflage 2018, S. 90; Bauumann/Weber/Mitsch/Eisele, (Fn. 8), S. 220f.; Puppe, Strafrecht AT 4. Auflage 2019, S. 309.

¹⁹ Vgl. Hans Kelsen, Reine Rechtslehre 2. Auflage 1960, S. 172ff.

²⁰ Zu solchem Versuch, Beck, (Fn. 16); Peter Asaro, A Body to Kick, but Still No Soul to Damn: Legal Perspectives on Robotics, Robot Ethics: The Ethical and Social Implications of Robotics, S. 180.

²¹ Beispielsweise erklärt Lauren Henry Scholz, Algorithmic Contracts, 20, Stan.Tech. L. Rev. 128, 2017, dass KI nicht mehr als Werkzeug, sondern als Vertreter im Sinne des Vertragsrechts ausgelegt werden soll; vgl. auch Susanne Beck, Sinn und Unsinn von Statusfragen, in: Hilgendorf, Eric (Hrsg.): Robotik und Gesetzgebung, S. 256: Deshalb ist hier nicht wichtig, ob Unternehmen Verbrechen begehen können. Eher ist zu fragen, ob KIs auch handeln können. Dazu behaupten Jan. C. Joerden, Strafrechtliche Perspektiven der Robotik, in: Hilgendorf/Günther (Hrsg.), Robotik und Gesetzgebung, S. 201ff. sowie Gleß/Weigend, (Fn. 6), S. 572f., dass sich die Handlungsfähigkeit der KIs nicht logischerweise ausschließt.

atypisch, es ist aber nicht selten, dass juristische Personen (z.B. Unternehmen oder gewisse Sondervermögen) als eigenständige juristische Person behandelt werden, die eigene Rechte und Pflichten haben können.¹⁹ Unterstellt man die Möglichkeit einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit, könnte eine KI, bspw. ein autonomes Fahrsystem, selbst haften. Tatsächlich gibt es bereits einige Versuche, Persönlichkeit von KI (zum Teil) anzuerkennen und so eigene Rechtspersönlichkeiten zu schaffen.²⁰

Es geht bei der Begründung dieser (Rechts-)Persönlichkeit von KI hierbei weniger um das Herstellen einer Vergleichbarkeit mit natürlichen oder juristischen Personen, als darum, eine neue Kategorie der Persönlichkeit zu entwickeln – auch um Haftungsfragen beantworten zu können.²¹

Der Vorteil dieses Ansatzes liegt auf der Hand, die Straflosigkeit von Hersteller und Nutzer können theoretisch garantiert werden. Diese Erkenntnis ist für Hersteller und Entwickler (teil-)autonomer Systeme besonders wichtig und sie sind so wesentlich geringeren Strafbarkeitsrisiken ausgesetzt. Diese Begrenzung der Strafbarkeit fördert die Entwicklung neuer Technologien, der oben beschriebene Demotivationsfaktor bleibt aus.

Problematisch erscheint derzeit, einer KI dogmatisch korrekt eigene Verantwortung zuzuerkennen und zuzurechnen. Nach dem normativen Schuldbegriff ist Charakteristikum der Schuld, dass dem Täter der Vorwurf gemacht wird, dass er sich für Unrecht entschieden hat, obwohl er sich für Recht hätte entscheiden können. Das heißt, dass ein Täter keine strafrechtlich relevante Verantwortung trägt, wenn er nicht anders handeln kann. Dass KI gerade keine andere Alternative als das vorher festgelegte, eigene Programm zu befolgen zu haben scheint, ist ein Problem bei einer möglichen Schuldfrage von KI, ihr fehlt möglicherweise die Möglichkeit eines rechtmäßigen Alternativverhaltens.

D. Fazit und die zu beachtenden Punkte für die Fallbearbeitung

Das spezifische Problem beim autonomen Fahrsystem liegt darin, dass eine Verantwortungslücke durch die Übertragung von Entscheidungsbefugnis entsteht. Dafür sind ver-

schiedenste Lösungsansätze vorgeschlagen worden, beispielsweise dass der Nutzer für die Entscheidungen der Übertragung als verantwortlich anzusehen ist oder durch kategorische Bestimmungen durch das Gesetz die Verantwortung zugewiesen bekommt. Nicht überzeugend ist aber eine solche Schuldverteilung, in der nur eine Partei aufgeopfert wird. Ideal wäre ein Modell, welches ermöglicht, dass die Gesamtgesellschaft sowohl die Vorteile als auch die Nachteile der Technologie hinnimmt. Deshalb muss diese Idee in einer konkreten Rechtstheorie verwirklicht werden.

Zum Schluss wird es gemäß dem Eingangsfall mit Blick auf die Fahrlässigkeit von Fahrer X und Hersteller gezeigt, welchen Einfluss die vorliegenden Überlegungen auf konkrete (Klausur-)Fallbearbeitungen haben könnten.

I. Strafbarkeit des X nach § 229 StGB, indem er sich entschieden hat, das Notfall-Bremssystem zu benutzen

1. Tatbestandsmäßigkeit

a) Erfolg

Verletzung des Ehepaars im vorausstehenden PKW.

b) Handlung

Der Einsatz des Autos mit dem Notfall-Bremssystem.

c) Kausalität

Ohne den Einsatz des Notfall-Bremssystems wäre der Erfolg nicht eingetreten, er kann also nicht hinweggedacht werden, ohne das der tatbeständliche Erfolg in seiner konkreten Form entfiel.

d) Objektive Fahrlässigkeit

aa) Sorgfaltspflichtverletzung:

Hier ist maßgebend, ob der Einsatz gesellschaftlich akzeptiert ist (vgl. dritter Ansatz). In diesem Fall ist das Auto schon auf den Markt gebracht worden, also soll der Einsatz solcher Autos selbst in der Gesellschaft erlaubt sein. Angenommen, dass der Rückruf solcher Autos öfter berichtet wird, oder dass der Nutzer nach dem Einkauf keine regelmäßige Wartung geleistet hat, kann der Einsatz selbst sorgfaltswidrig sein.

bb) Vorhersehbarkeit des Erfolges

Der herrschenden Meinung nach kann niemand zum Zeitpunkt des Einsatzbeginns den konkreten Erfolg vorhersehen. Einer anderen Ansicht nach, sollte bereits die abstrakte Vorhersehbarkeit des Erfolgs genügen.

cc) Pflichtwidrigkeitszusammenhang

Angenommen, dass irgendeine Sorgfaltspflichtverletzung durch die abstrakte Vorhersehbarkeit begründet werden soll, wäre der Pflichtwidrigkeitszusammenhang gegeben. Es bestand auch die Möglichkeit eines rechtmäßigen Alternativverhaltens.

2. Rechtswidrigkeit

Rechtfertigungsgründe sind nicht ersichtlich.

3. Schuld

Entschuldigungsgründe sind nicht ersichtlich.

II. Strafbarkeit des X nach § 229 StGB, indem er nicht gebremst hat

1. Tatbestandsmäßigkeit

a) Erfolg

Verletzung des Ehepaars im vorausstehenden PKW.

b) Handlung

Jedes Tun, Dulden oder Unterlassen, also auch das Unterlassen des Bremsens durch X i.S.d. § 13 StGB bei entsprechender Garantenpflicht aus StVO und StVG.

c) Kausalität

Hätte X gebremst, so wäre der Erfolg nicht eingetreten.

d) Objektive Fahrlässigkeit

aa) Sorgfaltspflichtverletzung:

Hier muss zuerst anhand des SAE Levels festgelegt werden, welche Sorgfaltspflicht X trifft. Bis SAE Level 2 muss der Fahrer selbst steuern, da das System nur der Unterstützung dient. Also in diesem Fall hat X sorgfaltswidrig das nötige Bremsen unterlassen, obwohl er hätte bremsen müssen.

Bei SAE Level 4 und 5 kann keine Sorgfaltspflicht mehr den Nutzer treffen, weil der Nutzer in die Steuerung nicht eingreifen kann. Das Recht darf nämlich vom Bürger nichts Unmögliches fordern.

bb) Vorhersehbarkeit des Erfolges

Vorausgesetzt, dass der X über das Unterstützungssystem nicht genug informiert war und damit auf die Anweisung von Y und die Fahrfunktion vertraute, so kann die Vorhersehbarkeit (oder Sorgfaltspflicht) durch das Vertrauensprinzip begrenzt werden, folgte man dieser Auffassung, so läge keine Vorhersehbarkeit vor.

Wenn aber dem X eine Pflicht treffen soll, Informationsfragen über das System bei der Probefahrt zu stellen, darf der X nicht einfach auf die Anweisung von Y und die Fahrfunktion vertrauen, folgte man dieser Auffassung, so läge eine Vorhersehbarkeit vor.

Beide Ansichten sind vertretbar.

cc) Pflichtwidrigkeitszusammenhang

Der Erfolg war vermeidbar.

2. Rechtswidrigkeit

Rechtfertigungsgründe sind nicht ersichtlich.

3. Schuld

Entschuldigungs- oder Schuldausschließungsgründe sind nicht ersichtlich.

III. Strafbarkeit des Autoherstellers nach § 229 StGB, indem er ein Notfall-Bremssystem, das bei schlechtem Witterungsverhältnissen nicht funktionieren kann, hergestellt hat

1. Tatbestandsmäßigkeit

a) Erfolg

Verletzung des Ehepaars im vorausstehenden PKW.

b) Handlung

Die Herstellung des Autos mit dem Notfall-Bremssystem.

c) Kausalität

Ohne die Herstellung des Autos mit Notfall-Bremssystem wäre dieses nie (fehlerhaft) zum Einsatz gekommen und der Erfolg wäre nicht eingetreten.

d) Objektive Fahrlässigkeit

aa) Sorgfaltspflichtverletzung

In diesem Fall gibt es keine Information bezüglich des Fehlers des Herstellers bei der Herstellung.

Hätte sich aber herausgestellt, dass beispielweise die Empfindlichkeit des Sensors den bestimmten industriellen Normen o.ä. nicht entspricht, kann dies ein Anhaltspunkt für eine Sorgfaltspflichtverletzung sein, im vorliegenden Fall sind allerdings solche Hinweise nicht gegeben.

bb) Vorhersehbarkeit des Erfolges

Gleches gilt hier wie bei II. bb).

cc) Pflichtwidrigkeitszusammenhang

Gleches gilt hier wie bei II. cc).

2. Rechtswidrigkeit

Rechtfertigungsgründe sind nicht ersichtlich.

3. Schuld

Entschuldigungs- oder Schuldausschließungsgründe sind nicht ersichtlich.

IV. Exkurs: Prüfung, ob es um eine Verantwortungslücke geht

Wenn keine menschliche Fahrlässigkeit festgestellt werden kann, handelt es sich um eine Verantwortungslücke. Nach dem zweiten Ansatz muss der Fahrer X dann grundsätzlich verantwortlich sein, während nach dem vierten Ansatz die KI selbst dafür verantwortlich ist.

Koki Nezu²²

²² Mein besonderer Dank gilt Professorin Susanne Beck, die mich als Gastdoktorand betreut hat, sowie Dr. Tim Brockmann, Amani Mehdawi und Lara Ninette Gramenz. Sie haben netterweise mein Deutsch duldsam Satz für Satz korrigiert. Ohne ihre Hilfe wäre die Veröffentlichung dieses Beitrages kaum möglich gewesen.