

Notstandsrecht für selbstfahrende Autos?

Von Prof. Dr. Thomas Weigend, Köln*

I. Eine neue Perspektive auf ein altes Problem

Ulfrid Neumann, dem dieser Beitrag in freundschaftlicher Verbundenheit und großer Hochachtung für sein wissenschaftliches Werk gewidmet ist, hat sich mit Fragen des Notstands im Strafrecht immer wieder eingehend beschäftigt.¹ Inzwischen dürften sich wirklich neue grundlegende Gedanken zu dem seit Jahrhunderten diskutierten Problemkreis von „tragic choices“ und deren strafrechtlichen Folgen kaum noch finden lassen, zumal die Vorgänge des 11.9.2001 und der missglückte Versuch einer gesetzlichen Bewältigung terroristischer Flugzeugentführungen in § 14 Abs. 3 Luftsicherheitsgesetz a.F.² eine gewaltige Welle an Publikationen zu dem Thema hervorgebracht haben.³

* Der Verf. ist Professor (i.R.) für Strafrecht und Strafprozessrecht an der Universität zu Köln.

¹ Markant sind Neumanns Kommentierungen von §§ 34 und 35 StGB, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.), Nomos Kommentar, Strafgesetzbuch, Bd. 1, 5. Aufl. 2017. Siehe ferner z.B. ders., JA 1988, 329; ders., in: Schönemann/Achenbach/Bottke/Haffke/Rudolphi (Hrsg.), Festschrift für Claus Roxin zum 70. Geburtstag am 15. Mai 2001, 2001, S. 421; ders., in: Putzke/Hardtung/Hörnle/Merkel/Scheinfeld/Schlehofer/Seier (Hrsg.), Strafrecht zwischen System und Telos, Festschrift für Rolf Dietrich Herzberg zum 70. Geburtstag am 14. Februar 2008, 2008, S. 575; ders., in: v. Hirsch/Neumann/Seelmann (Hrsg.), Solidarität im Strafrecht, 2013, S. 155; ders., in: Joerden/Schmoller (Hrsg.), Rechtsstaatliches Strafen, Festschrift für Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Keiichi Yamanaka zum 70. Geburtstag am 1. März 2017, 2017, S. 171.

² Siehe dazu BVerfGE 115, 118.

³ Eine Literatur-Auswahl aus neuerer Zeit – ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit: Jäger, ZStW 115 (2003), 765; Jerouschek, in: Amelung/Beulke/Lilie/Rüping/Rosenau/Wolfs-last (Hrsg.), Strafrecht – Biorecht – Rechtsphilosophie, Festschrift für Hans-Ludwig Schreiber zum 70. Geburtstag am 10. Mai 2003, 2003, S. 185; Pawlik, JZ 2004, 1045; Sinn, NSZ 2004, 585; Archangelskij, Das Problem des Lebensnotstandes am Beispiel des Abschusses eines von Terroristen entführten Flugzeuges, 2005; Otto, Jura 2005, 470; Gropp, GA 2006, 284; Mitsch, GA 2006, 11; Ladiges, Die Bekämpfung nicht-staatlicher Angreifer im Luftraum, 2007; Merkel, JZ 2007, 373; Hörnle, in: Putzke/Hardtung/Hörnle/Merkel/Scheinfeld/Schlehofer/Seier (Fn. 1), S. 555; Rogall, NSZ 2008, 1; Zimmermann, Rettungstötungen, 2008; Jakobs, in: Amelung/Günther/Kühne (Hrsg.), Festschrift für Volker Krey zum 70. Geburtstag am 9.7.2010, 2010, S. 207; Streng, in: Jahn/Kudlich/Streng (Hrsg.), Strafrechtspraxis und Reform, Festschrift für Heinz Stöckel zum 70. Geburtstag, 2010, S. 135; Bott, In dubio pro Straffreiheit?, 2011; Roxin, ZIS 2011, 552; Stübinger, ZStW 123 (2011), 403; Joerden, in: v. Hirsch/Neumann/Seelmann (Fn. 1), S. 49; Wilenmann, ZStW 127 (2015), 888; Frisch, GA 2016, 121.

Einen neuen Aspekt gewinnt das Recht des Notstandes jedoch durch die Entwicklung „selbstfahrender“ Autos, d.h. von Kraftfahrzeugen, deren Bewegung im Straßenverkehr in unterschiedlichem Maße von einem zuvor einprogrammierten Algorithmus und nicht von einem aktuell am Steuer sitzenden Menschen bestimmt wird.⁴ Auch hier stellt sich die Frage, wie Situationen bewältigt werden sollen, in denen mehrere Menschen so in Gefahr geraten, dass es ausgeschlossen ist, alle zu retten. Solche Fallgestaltungen, für die der von Welzel gebildete „Weichensteller-Fall“⁵ paradigmatisch ist, sind bisher unter dem Aspekt diskutiert worden, dass ein Mensch plötzlich und unvorbereitet über das Schicksal Anderer entscheiden muss: Der Güterzug rast auf eine Gruppe von Menschen zu, und der Weichensteller muss sich innerhalb von Sekunden darüber klar werden, ob er dem Schicksal seinen Lauf lässt oder den Zug durch Umstellen der Weiche auf unbeteiligte Gleisarbeiter umlenkt (und sich dadurch möglicherweise strafbar macht). Bei vollständig selbstgesteuerten Autos – sie werden der weiteren Erörterung zugrunde gelegt, obwohl ihr praktischer Einsatz noch Zukunftsmusik ist – haben die Insassen jedenfalls bei überraschend auftretenden Krisensituationen keine Entscheidungsmöglichkeit mehr; wohin das Fahrzeug steuert, ist durch seine Programmierung festgelegt. Dadurch verschiebt sich die Möglichkeit einer Strafbarkeit von dem Fahrer auf andere Personen, die dem Auto den steuernden Algorithmus vorgegeben haben, nämlich den Programmierer, den Hersteller sowie den Verkäufer, der das Fahrzeug im Wissen um seine Programmierung vertreibt und in den Straßenverkehr bringt.⁶ Der Einfachheit halber werden diese Personen im Folgenden unter dem Begriff des „Herstellers“⁷ zusammengefasst.

⁴ Auch zu diesem Bereich der Robotik gibt es inzwischen reichlich juristische Literatur. Siehe nur Hilgendorf/Günther (Hrsg.), Robotik und Gesetzgebung, 2013; Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz (Hrsg.), Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge, 2015; Maurer/Gerdes/Lenz/Winner (Hrsg.), Autonomes Fahren, 2015; Gleß/Seelmann (Hrsg.), Intelligente Agenten und das Recht, 2016; Hilgendorf (Hrsg.), Autonome Systeme und neue Mobilität, 2017. Siehe auch Gleß/Weigend, ZStW 126 (2014), 581; Gleß/Janal, JR 2016, 561.

⁵ Welzel, ZStW 63 (1951), 47 (51). Zu zahlreichen Varianten dieses Falles und zu anderen einschlägigen Fallgestaltungen eingehend Zimmermann (Fn. 3), S. 25 ff.

⁶ Demgegenüber konzentriert Engländer, ZIS 2016, 608 (611 ff.), seine Überlegungen auf eine mögliche Strafbarkeit des „Fahrzeugnutzers“ und erwägt eine Strafbarkeit des Herstellers lediglich unter dem Aspekt der Teilnahme oder der Fahrlässigkeit (615 ff.). Da sich der „Fahrzeugnutzer“ jedoch darauf beschränkt, das Auto (möglicherweise, aber nicht unbedingt in Kenntnis seiner Programmierung) in Bewegung zu setzen, scheint mir die Frage seiner strafrechtlichen Haftung eher sekundär zu sein.

⁷ Gleß/Janal, JR 2016, 561 (562), verwenden den Begriff des „Betreibers“, der jedoch sprachlich in der Nähe des – vom

II. Problemfälle

Versetzen wir uns in die Situation eines redlichen Herstellers, der seine Autos so programmieren lassen möchte, dass sie sich auch in Krisensituationen ohne Verletzung der strafrechtlichen Regelungen verhalten. Er hat zu überlegen, welche Reaktionen dem Fahrzeug für eine Reihe denkbarer Konfliktfälle vorgegeben werden sollen. Grundsätzlich wird das Auto gewiss so programmiert, dass es zwar das vorgegebene Ziel auf schnellstem Wege erreicht, aber dabei Hindernissen ausweicht, um die Gesundheit und das Leben der Insassen (sowie weiterer durch eine Kollision betroffener Personen) nicht in Gefahr zu bringen. Es kann jedoch geboten sein, diese Grundregel beispielsweise für die folgenden Situationen zu modifizieren:

1. Ein bewusstloser Mensch X blockiert den Fahrweg und würde bei einer Kollision getötet⁸ werden; das Fahrzeug kann ihm ausweichen, aber nur⁹ in der Weise, dass es einen unbeeiligten Fußgänger Y anfährt und tötet.

2. Wie (1.), aber es befinden sich zwei bewusstlose Menschen (X1 und X2) auf dem Fahrweg, die bei einer Kollision beide getötet würden.

3. Ein bewusstloser Mensch X blockiert den Fahrweg; das Fahrzeug kann ihm nur in der Weise ausweichen, dass es gegen eine Betonmauer steuert, wodurch der Passagier P des Autos getötet wird.

Um dem Fahrzeug rechtmäßige Vorgaben für diese denkbaren Konfliktsituationen machen zu können, wird sich der Hersteller zunächst an der Lösung ähnlicher Fälle bei aktuell von einem Menschen gesteuerten Fahrzeugen orientieren: Wenn die Verhaltensentscheidung einer Person am Steuer von der Rechtsordnung gebilligt wird, dann führt ein parallel konstruierter Algorithmus wohl ebenfalls zu einer rechtmäßigen Lösung.

III. Lösungsmöglichkeiten

1. Rechtfertigung

a) Notstand bei Menschen als Fahrzeugführern

Für einen Menschen als Fahrer in der Konfliktsituation (1.) wird allgemein angenommen, dass ein Umlenken des Autos und die daraus folgende Tötung des Passanten Y jedenfalls nicht nach § 34 StGB gerechtfertigt wäre; das ergibt sich schon aus dem Wortlaut dieser Norm, die eine Rechtfertigung ja nur dann gewährt, wenn bei Abwägung der widerstreitenden Interessen „das geschützte Interesse das beeinträchtigte wesentlich überwiegt“. Es gibt keinen Aspekt, der die Annahme begründen könnte, dass das Leben des Y weniger schützenswert wäre als das Leben des X. Rechtmäßig würde sich der Fahrer, der unverschuldet in die Konfliktsituation geraten ist, also nur dann verhalten, wenn er nicht in die

Hersteller gerade zu unterscheidenden – „Nutzers“ des Autos liegt.

⁸ Um das Problem zuzuspitzen, wird in allen Fällen von einer tödlichen Folge der Kollision ausgegangen.

⁹ Es ist zu unterstellen, dass ein Abbremsen des Fahrzeugs oder ein folgenloses Ausweichen in der Situation nicht mehr möglich ist.

Fahrtrichtung des (nicht mehr abbremsbaren!) Autos eingreift, sondern den X überfährt.

Aber auch im 2. Fall – zwei Personen (X1 und X2) könnten gerettet werden – spricht sich die ganz überwiegende Meinung in der deutschen Literatur gegen eine Rechtfertigung eines Fahrers aus, der durch Umsteuern des Autos auf Y und dessen Tötung das Leben zweier Menschen bewahrt.¹⁰ Zur Begründung dieses kontra-intuitiven Ergebnisses werden hauptsächlich zwei Argumente genannt: Erstens, die Unterlassungspflicht („Töte nicht!“) sei außer in den explizit von § 34 StGB geregelten Fällen gewichtiger als eine Handlungspflicht („Rette X1 und X2!“);¹¹ zweitens, jedes einzelne menschliche Leben habe höchsten Wert und dürfe nicht gegen andere (auch: Lebens-)Interessen „verrechnet“ werden.¹²

Unanfechtbar sind diese Argumente allerdings nicht. Was den grundsätzlichen Vorrang von Unterlassungs- gegenüber Handlungspflichten (bezüglich gleichrangiger Rechtsgüter) betrifft, so ist nicht zu Unrecht eingewandt worden, dass der Gesetzgeber im Anwendungsbereich von § 13 StGB beide Pflichten als grundsätzlich gleich gewichtig ansieht.¹³ Daraus könnte man das Wahlrecht eines Garanten ableiten, entweder die Handlungs- oder die Unterlassungspflicht zu erfüllen: Sieht also beispielsweise der Weichensteller seine Kinder durch den herannahenden Güterzug in Lebensgefahr, so ließe sich eine Erlaubnis (oder jedenfalls das Fehlen eines Verbots) der Umsteuerung des Zuges auf die Gleisarbeiter bejahen; andererseits wäre ihm auch nicht verboten, dem Zug seinen Lauf zu lassen und dadurch seine Kinder zu opfern.¹⁴

¹⁰ Siehe *Perron*, in: Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch, Kommentar, 29. Aufl. 2014, § 34 Rn. 23 f. m.w.N.

¹¹ Siehe z.B. *Jakobs*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 2. Aufl. 1991, 16/6; *Roxin*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, Bd. 1, 4. Aufl. 2006, § 16 Rn. 117; *ders.*, ZIS 2011, 552 (554); *Bott* (Fn. 3), S. 35 ff. (40: „Darüber hinaus liegt in der Ablehnung eines quantifizierenden Ansatzes, dem Grundsatz des absoluten Lebensschutzes, nicht zuletzt das Bejahen der Idee des Lebens überhaupt und damit einhergehend seiner bedingungslosen Wertschätzung.“); *Stübinger*, ZStW 123 (2011), 403 (445); *Lenckner/Sternberg-Lieben*, in: Schönke/Schröder (Fn. 10), Vor § 32 Rn. 71 f.; *Joerden*, in: Hilgendorf (Fn. 4), S. 73 (94 f.). Zu Recht kritisch hierzu *Otto*, Jura 2005, 470 (473 f.). *Neumann* (Fn. 1 – FS Roxin), S. 427 f., möchte danach unterscheiden, ob sich das Verhalten bei normativer Betrachtung als Eingriff in Rechtspositionen oder als Nichtwahrung von Rettungschancen darstellt. Letztere soll vorliegen, wenn sich das Opfer durch eigenes Fehlverhalten in Gefahr gebracht hat.

¹² Siehe speziell für den Fall des automatisierten Fahrens *Engländer*, ZIS 2016, 608 (609, 612); allgemein z.B. *Roxin*, ZIS 2011, 552 (558); *Stübinger*, ZStW 123 (2011), 403 (415).

¹³ *Paeffgen/Zabel*, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Fn. 1), Vor § 32 Rn. 171; siehe auch *Otto*, Jura 2005, 470 (473 f.).

¹⁴ *Zimmermann* (Fn. 3), S. 123, spricht für diese Fallgestaltung treffend von einer „Pattsituation“ zwischen der Rettungspflicht eines Garanten und seiner Unterlassungspflicht; er will diese Situation jedoch im Sinne der h.M. auflösen,

Einer solchen liberalen Lösung steht allerdings – selbst in unserem 2. Ausgangsfall – das Verbot des „Verrechnens“ von Menschenleben entgegen, das letztlich auf den Grundsatz der Menschenwürde zurückgeführt wird.¹⁵ Gegen eine solche Verabsolutierung der Unantastbarkeit jedes einzelnen Lebens hat allerdings *Hörnle* – unter Hinweis auf die im anglo-amerikanischen Bereich durchweg für evident gehaltene Befürwortung einer quantitativen Abwägung von Menschenleben¹⁶ – mit Recht eingewandt, dass der Staat jedem Bürger auch den möglichst effektiven Schutz seines Lebens schulde;¹⁷ außerdem werde dem hinter Art. 1 Abs. 1 GG stehenden Gedanken, dass alle Menschen gleichermaßen wertvoll sind, auch bei einem quantitativen Vergleich der Überlebenden durchaus Rechnung getragen.¹⁸

Ulfrid Neumann lehnt eine solche quantitative Abwägung von Menschenleben, wie einige andere Autoren, vor allem aufgrund der Erwägung ab, dass das Recht von keinem Menschen verlangen dürfe, sein Leben für andere zu opfern.¹⁹

indem er in den Konfliktfällen, bei denen Leben gegen Leben steht, wegen § 34 StGB schon das Bestehen einer Handlungspflicht verneint (S. 126 ff.).

¹⁵ *Höfling/Augsberg*, JZ 2005, 1080 (1083); *Roxin*, ZIS 2011, 552 (558). Wohl nicht mehr aktuell ist die Annahme des BGH von 1953, es widerspreche „der herrschenden, von der christlichen Sittenlehre her bestimmten Kulturanschauung über Wesen und Persönlichkeit des Menschen [...], den rechtlichen Unwert der Tat nach dem Gesamtergebnis abzuwägen, wenn Menschenleben auf dem Spiele stehen.“ (BGH NJW 1953, 513 [514]).

¹⁶ *Hörnle* (Fn. 3), S. 558. Siehe zu der ausdrücklichen Erlaubnis eines „Abzählens“ von Menschenleben in Sec. 3.02 des US-amerikanischen Model Penal Code auch *Jeroushek* (Fn. 3), S. 196 f.

¹⁷ *Hörnle* (Fn. 3), S. 562.

¹⁸ *Hörnle* (Fn. 3), S. 568. Aufgrund einer subtilen und behutsamen Abwägung der Perspektiven des Täters, des Opfers und der staatlichen Gemeinschaft gelangt *Hörnle* (Fn. 3, S. 568 f.) im Weichensteller-Fall zu einem Verbot, im Flugzeugentführungsfall dagegen zu einer Gestattung des aktiven (tödlichen) Eingreifens.

¹⁹ *Neumann* (Fn. 1 – NK-StGB), § 34 Rn. 77d; dort auch gegen die Annahme einer Bürgerpflicht zur Selbst-Opferung, wie sie *Depenheuer*, in: *Depenheuer/Heintzen/Jestaedt* (Hrsg.), *Staat im Wort*, Festschrift für Josef Isensee, 2007, S. 43, postuliert. Im gleichen Sinne wie *Neumann* auch *Merkel*, JZ 2007, 373 (381: „Mit der zwangsrechtlichen Opferung des einen zugunsten der [noch so vielen] anderen liquidiert er [scil. der Staat] daher sein Rechtsverhältnis zu jenem Geopfertem in toto: Er schließt ihn aus der Rechtsordnung aus. Gegenüber jedem, den er auf diese Weise tötet, wird er als Staat damit vollständig und endgültig illegitim.“); und *Bott* (Fn. 3, S. 86 f.). Allerdings wird vielfach – im Widerspruch zu der These vom „absoluten“ Schutz jedes einzelnen Lebens – angenommen, dass das Individuum sein Leben hingeben müsse, wenn andernfalls die Sicherheit des Staates gefährdet wäre; so im Fall *Schleyer* BVerfGE 46, 160 (164 f.); zustimmend *Neumann* (Fn. 1 – NK-StGB), § 34 Rn. 73; *Erb*, in: von

Außerdem gehe es nicht um einen Saldo, sondern um das Lebensinteresse jedes Einzelnen; es fehle an einem Gesamtsubjekt, bei dem sich der Verlust mehrerer Menschenleben zu einem Gesamtschaden addieren könnte. Es sei also nicht der unendliche Wert des einzelnen Lebens, der die Möglichkeit des Überwiegens mehrerer Menschenleben blockiert, sondern die Unzulässigkeit der Addition des Lebens mehrerer Menschen.²⁰

Weshalb eine derartige Addition in einer tragischen Entscheidungssituation „unzulässig“ sein soll, erschließt sich allerdings nicht ohne weiteres. *Zimmermann*, der im Ergebnis mit *Neumann* übereinstimmt, vertritt insgesamt eine (als solche plausible) kontraktualistische Lösung des Fragenkomplexes²¹ und meint, ein Individuum könne zwar für sich feststellen, ob etwa seine Bewegungsfreiheit oder das Eigentum an seinem Auto von höherem Wert sei; „das Haben bzw. Erhalten bzw. der Verlust von mehr als einem Leben“ könne aber für ein Individuum „keinen erfahrbaren Mehrwert darstellen“, so dass ein Interessenvergleich „hinter dem Schleier des Nichtwissens“ für einen einzelnen Menschen ausgeschlossen sei.²² Es trifft zwar sicher zu, dass niemand aufgrund der Vorstellung entscheiden kann, dass er mehrere Leben habe; aber darum geht es in den hier relevanten Fällen auch nicht. Der Einzelne muss vielmehr über das Festhalten an seinem (einzigem) Leben in einer Situation der Ungewissheit darüber entscheiden, ob er zu der (kleineren) Gruppe der möglicherweise zu opfernden Menschen oder zu der (größeren) Gruppe der zu Rettenden gehören wird. Insofern kann er die Chancen und Risiken abwägen.²³ Es ist zwar zu konzedieren, dass sich bei diesem Kalkül schwerlich ein bestimmtes, in Zahlen ausdrückbares Verhältnis von Rettungschancen und Opferrisiken wird finden lassen, bei dem ein Konsens so vieler Individuen (mit ihrer je unterschiedlichen Risiko- und Opferbereitschaft) zu erwarten wäre, dass man dieses Verhältnis zu einer verbindlichen Regel machen könnte. Aber ein striktes Abwägungsverbot bis hin zum Sterbenlassen von 10.000 Menschen, wenn man für ihre Rettung eine einzige Person töten müsste, dürfte von den wenigsten (und jedenfalls nicht von den vernünftigen) Beteiligten an fiktiven Verhandlungen über einen Vertrag zu diesem Problem gebilligt werden.²⁴

Heintschel/Heinegg (Hrsg.), *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, Bd. 1, 3. Aufl. 2017, § 34 Rn. 116.

²⁰ *Neumann* (Fn. 1 – NK-StGB), § 34 Rn. 74.

²¹ *Zimmermann* (Fn. 3), S. 45 ff.

²² *Zimmermann* (Fn. 3), S. 54.

²³ Vgl. auch *Ladiges* (Fn. 3), S. 468: Bei kontraktualistischer Betrachtung profitieren in dem – hier allerdings nicht gegebenen – Fall ungleich verteilter Rettungschancen „auf einer abstrakten Ebene“ auch die getöteten Unbeteiligten von der grundsätzlichen Möglichkeit der Tötung einer Minderheit, denn auch sie könnten theoretisch zu der geretteten Mehrheit gehören.

²⁴ Für eine Rechtfertigung aufgrund von quantitativer Abwägung *Delonge*, *Die Interessenabwägung nach § 34 StGB und ihr Verhältnis zu den übrigen strafrechtlichen Rechtfertigungsgründen*, 1988, S. 118 ff.

Bevor wir überlegen, in welchem Maße die angestellten Erwägungen zum rechtfertigenden Notstand auch für die Programmierung selbstfahrender Autos gelten können, sollten wir noch einen Blick auf den Sonderfall des „defensiven Notstandes“ werfen, bei dessen Vorliegen die meisten Autoren heute eine Rechtfertigung der Tötung eines Menschen zur Rettung eines anderen (oder auch des Täters selbst) bejahen, sofern andere Alternativen nicht bestehen.²⁵ Nach den ungeschriebenen Regeln des defensiven Notstandes darf jemand getötet werden, der selbst – wenn auch nicht durch rechtswidriges Verhalten – eine Quelle der Lebensgefahr für andere ist.²⁶ Diese Situation kann auch bei selbstfahrenden Autos eintreten, etwa wenn in dem 3. Ausgangsfall die bewusstlos auf der Straße liegende Person als zuständig für die (Beseitigung der) Gefährdung des Passagiers P angesehen wird. In diesem Fall wäre es zulässig, den auf der Straße liegenden X zu überfahren, wenn andernfalls P sterben müsste. Doch dürften sich solche „Zuständigkeitsfragen“, deren Entscheidung auch von normativen Erwägungen abhängt,²⁷ schwerlich im Voraus bestimmen und die Reaktion auf sie im Algorithmus des Fahrzeugs verankern lassen. Ob sich X aufgrund selbstverschuldeter Trunkenheit, wegen eines plötzlichen Herzversagens oder als Polizeibeamter im Einsatz auf dem Fahrweg des Autos befindet, werden die Sensoren des Fahrzeugs kaum feststellen können; die besonderen Voraussetzungen eines Defensivnotstandes lassen sich deshalb im Programm des Fahrzeugs nicht abbilden.

b) Notstand des Herstellers?

Die Situation des Notstandes bei einem menschlichen Fahrzeugführer ist, wie wir gesehen haben, dadurch gekennzeichnet, dass er vor der Wahl steht, dem Geschehen seinen Lauf zu lassen oder steuernd einzugreifen. Da die Rechtsordnung

²⁵ Siehe *Jakobs* (Fn. 11), 13/46 ff.; *Renzikowski*, Notstand und Notwehr, 1994, S. 47 ff.; *Pawlik*, Der rechtfertigende Notstand, 2002, S. 326; *Zimmermann* (Fn. 3), S. 163 ff.; *Neumann* (Fn. 1 – NK-StGB), § 34 Rn. 86; eingehend *Otte*, Der durch Menschen ausgelöste Defensivnotstand, 1998. Kritisch zu dem Konzept des Defensivnotstandes als besonderer Rechtfertigungsgrund *Roxin* (Fn. 11), § 16 Rn. 75 ff.; *Perron*, in: Schönke/Schröder (Fn. 10), § 34 Rn. 30; *Erb* (Fn. 19), § 34 Rn. 20, 155 ff.

²⁶ Siehe *Zimmermann* (Fn. 3), S. 166 f.

²⁷ *Neumann* (Fn. 1 – NK-StGB), § 34 Rn. 77c, hebt mit Recht hervor, dass Defensivnotstand nur vorliegt, wenn ein für die Gefahrerhöhung kausaler Beitrag normativ eine Zuständigkeit des Opfers für die Gefahrenlage begründet. Dagegen wollen manche Autoren jedenfalls für den Fall eines von Terroristen gekaperten Flugzeugs die Passagiere schon wegen ihrer örtlich-zeitlichen Verbindung mit dem als Waffe missbrauchten Flugzeug als Adressaten eines Eingriffs nach den Regeln des Defensivnotstands ansehen; siehe etwa *Gropp*, in: Hoyer/Müller/Pawlik/Wolter (Hrsg.), Festschrift für Friedrich-Christian Schroeder zum 70. Geburtstag, 2006, S. 284 (287); *Merkel*, JZ 2007, 373 (384); *Rogall*, NStZ 2008, 1 (3).

generell die Wahrung des status quo bevorzugt,²⁸ wird der Fahrer in einer Konfliktsituation dafür prämiert, sich passiv zu verhalten und damit seine Unterlassungspflicht zu erfüllen; nur, wenn er durch sein Handeln ein Interesse schützen kann, welches das beeinträchtigte wesentlich überwiegt, erlaubt ihm § 34 StGB, „Schicksal zu spielen“.

Der Hersteller, der für die Programmierung eines selbstfahrenden Autos zuständig ist, befindet sich jedoch in einer anderen Lage: Aus seiner Sicht gibt es keinen „natürlichen“ Weg, den das Auto nimmt, und kein „Schicksal“, dem er seinen Lauf lassen könnte oder müsste. Ebenso wenig gibt es einen Menschen, der sich in Gefahr, und einen anderen, der sich in Sicherheit befindet (und dessen Interessen deshalb möglicherweise Vorrang genießen). Der Hersteller schafft vielmehr selbst die Regeln, denen das Fahrzeug folgen wird, und er verteilt damit die (Überlebens-)Chancen unter den später einmal betroffenen Personen. Da es keinen „von Natur aus“ vorgezeichneten Weg gibt, den das Fahrzeug zu nehmen hätte und von dem man es durch einen „Lenkimpuls“ abbringen müsste,²⁹ ist es auch nicht so, dass – wie *Hilgendorf* meint – „vor der Entscheidung des Systems die Überlebenschancen ungleich verteilt waren“.³⁰ Denn „das System“ entscheidet nur, was dem ihm im Vorhinein eingegebenen Algorithmus entspricht. Die Entscheidung über Leben und Tod der betroffenen Personen wird also schon bei der Herstellung des Fahrzeugs „hinter dem Schleier des Nichtwissens“ getroffen, und in diesem Stadium werden bereits die Überlebenschancen verteilt.³¹

Engländer meint dagegen, dass kein Unterschied zwischen der Entscheidungssituation eines Menschen als Fahrzeugführer und des Programmierers eines selbstfahrenden Autos bestehe, so dass für beide dieselben strafrechtlichen Normen anzuwenden seien. Denn erstens falle die Entscheidung über das richtige Verhalten in beiden Fällen bereits bei der Regelsetzung; und zweitens liege in beiden Fällen die Rollenverteilung fest, sobald eine bestimmte Dilemma-Situation eintritt und es zur Regelanwendung kommt. Zwar könne der Mensch am Steuer von der normativ vorgegebenen Entscheidungsmaxime noch abweichen; dies entspreche aber dem Fall, dass ein selbstfahrendes Kraftfahrzeug die Programmvorgaben aufgrund eines Defekts nicht korrekt ausführt.³² Diese Argumentation scheint mir jedoch zu verkennen, dass es für die Beurteilung der Situation nicht auf das Bestehen von Regeln, sondern auf die *faktische* Steuerung des Geschehensablaufs ankommt. Der Fahrzeugführer im traditionellen Auto mag über § 34 StGB und dessen Interpretation durch die Rechtsprechung Bescheid wissen oder auch nicht; er hat es aber unabhängig davon „in der Hand“, das – in unseren Ausgangsfällen nicht mehr abbremsbare – Fahr-

²⁸ Siehe dazu *Zimmermann* (Fn. 3), S. 160 f.

²⁹ So aber offensichtlich die Vorstellung bei *Hilgendorf*, in: *Hilgendorf* (Fn. 4), S. 143 (157 f.); sowie *Joerden* (Fn. 11), S. 84.

³⁰ *Hilgendorf* (Fn. 29), S. 157.

³¹ Ähnlich *Hevelke/Nida-Rümelin*, Jahrbuch für Wissenschaft und Ethik 19 (2015), 5 (10 ff.).

³² *Engländer*, ZIS 2016, 608 (613).

zeug in Richtung auf den Passanten Y umzusteuern. Falls er dies tut, weicht er nicht von einer „Programmierung“ ab, wie dies bei einem defekten selbstfahrenden Auto der Fall sein mag, sondern entscheidet sich in der Dilemma-Situation für eine von zwei schlechten Lösungen. Damit erledigt sich auch *Engländer*s zweiter Einwand: Der Hersteller des Autos entscheidet schon bei der Programmierung nach abstrakten Merkmalen, welcher der von einer vorhergesehenen Konfliktsituation Betroffenen getötet werden soll; der Fahrer hingegen sieht die Personen vor sich und hat seine Entscheidung angesichts der konkreten Umstände zu treffen.

c) *Pflichtenkollision*

Angesichts der gravierenden Unterschiede zwischen den Entscheidungssituationen passt die Regelung des § 34 StGB, die auf eine Entscheidung zwischen einer „naturgegebenen“ und einer vom Täter neu geschaffenen Lebensgefahr zugeschnitten ist, nicht für selbstfahrende Autos.³³ Deren Hersteller befindet sich vielmehr in einer Situation, die man als Kollision zweier (hypothetischer, da noch in ferner Zukunft liegender) Unterlassungspflichten bezeichnen kann: Nach dem allgemeinen Tötungsverbot darf er das Auto weder so programmieren, dass es X (bzw. X1 und X2) tötet, noch so, dass es den Passanten Y mit tödlicher Folge überfährt. Da er jedoch dem Auto für den Konfliktfall irgendeine Lösung vorgeben muss, befindet er sich in einer unausweichlichen Pflichtenkollision.³⁴ Für solche Fälle hat *Ulfrid Neumann* die richtige Lösung schon 2001³⁵ präzise entwickelt: Hier gilt nicht § 34 StGB, da diese Vorschrift die Kollision einer Handlungs- mit einer Unterlassungspflicht voraussetzt, sondern anwendbar sind die Regeln, die für die Kollision zweier Handlungspflichten entwickelt worden sind. Danach ist der Täter gerechtfertigt,³⁶ wenn er die höherrangige Pflicht erfüllt; sind die Pflichten – wie in unserem 1. Fall – gleichrangig, so darf der Täter zwischen ihnen wählen; er verwirklicht kein Unrecht,³⁷ wenn er einer der beiden Pflichten nachkommt.³⁸

³³ Konsequenz anderer Ansicht *Engländer*, ZIS 2016, 608 (613).

³⁴ Der Fall zeigt, dass die Annahme von *Gropp*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 4. Aufl. 2015, S. 231 ff., es gebe keine kollidierenden Unterlassungspflichten, nicht zutrifft.

³⁵ *Neumann* (Fn. 1 – FS Roxin), S. 429 f. Siehe auch schon *Hruschka*, JZ 1984, 241.

³⁶ Das entspricht der heute herrschenden Meinung; siehe *Lenckner/Sternberg-Lieben* (Fn. 11), Vor § 32 Rn. 73 m.w.N. Für eine bloße Entschuldigung noch *Jescheck/Weigend*, Strafrecht, Allgemeiner Teil, 5. Aufl. 1996, S. 367 f., wo jedoch allzu einseitig die Perspektive des Opfers eingenommen wird.

³⁷ Damit ist konsequenterweise ein Notwehrrecht der als Opfer „ausgewählten“ Person ausgeschlossen; vgl. *Ladiges* (Fn. 3), S. 470; anders wohl *Bott* (Fn. 3), S. 66 ff. Eine Notwehr gegen den Programmierer des selbstfahrenden Autos kommt freilich schon aus tatsächlichen Gründen (und wohl auch mangels eines gegenwärtigen Angriffs) nicht in Betracht.

³⁸ *Zimmermann* (Fn. 3), S. 188 f.; *Lenckner/Sternberg-Lieben* (Fn. 11), Vor § 32 Rn. 76.

Dies bedeutet für den Hersteller, dass er das selbstfahrende Auto so programmieren lassen muss, dass es in dem 2. Konfliktfall auf den Passanten Y zufährt und die auf dem Boden liegenden X1 und X2 unberührt lässt.³⁹ Für den 1. Fall – bei dem einer von insgesamt zwei Verkehrsteilnehmern sterben muss – gibt es keine rechtliche Vorgabe für die eine oder andere Fahrtrichtung; hier dürfte es daher richtig sein, einem Zufallsgenerator die „Entscheidung“ zu überlassen.⁴⁰

Zu bedenken bleibt der 3. Fall, bei dem nur entweder der auf der Straße liegende X oder der Passagier P des Autos überleben kann. Für den Hersteller treffen auch insoweit zwei einander ausschließende Unterlassungspflichten zusammen: Er darf das Auto weder so programmieren, dass P getötet wird, noch so, dass X ums Leben kommt. Man sollte daher annehmen, dass auch die Lösung dieses Konfliktfalles einem Zufallsgenerator überantwortet werden sollte.

Doch werden auch Argumente für andere Präferenzregeln ins Spiel gebracht: So fordert *Hilgendorf*,⁴¹ das Fahrzeug so zu programmieren, „dass die Fahrzeuginsassen unter allen Umständen geschützt werden“. Wenn das Auto auf eine Gruppe (!) am Boden liegender Menschen zufährt, sei es „weder ethisch noch rechtlich geboten, das herannahende Fahrzeug zu vernichten (etwa durch Zusteuern auf einen Betonpfeiler oder durch einen Selbstzerstörungsmechanismus), selbst wenn die Zahl der geretteten Menschen die Zahl der geopfertem übersteigt“.⁴² *Hilgendorf* begründet dieses Ergebnis mit dem Vorliegen einer „symmetrischen Gefahrengemeinschaft“ sowie mit der Überlegung, dass die Fahrzeuginsassen nicht verpflichtet seien, ihr Leben aufzuopfern. Außerdem sei eine Pflicht zum Einbau eines „Selbstzerstörungsmechanismus“ für Fahrzeughersteller ebenso wenig zumutbar wie für die Nutzer derartiger Fahrzeuge.⁴³ Dem widersprechen *Gleiß* und *Janal*:⁴⁴ Bei selbstfahrenden Autos stehe die Programmiererin vor der Frage, ob sie sich den menschlichen Überlebenswillen der Passagiere zu eigen machen oder einem objektiv rationalen, abwägenden Ansatz folgen soll. Für Letzteres spreche die Erwägung, dass die Passagiere des Roboterautos bereits Vorteile genießen; „warum sollten sie auch noch in einer Notsituation ihre technische Überlegenheit auf Kosten Unbeteiligter nutzen dürfen?“

³⁹ *Neumann* (Fn. 1 – FS Roxin), S. 432, zeigt, dass das „Prinzip der Nichtaddierbarkeit von Leben“ einer solchen Lösung nicht entgegensteht. A.A. *Hilgendorf* (Fn. 29), S. 157 (der jedoch davon ausgeht, dass es eine vorbestimmte Fahrtrichtung auf X1 und X2 gebe, von der durch einen neuen „Lenkimpuls“ abgewichen wird).

⁴⁰ Für eine Entscheidung durch das Los in ähnlich gelagerten Situationen mit menschlichen Akteuren *Bernsman*, „Entschuldigung“ durch Notstand, 1989, S. 341 ff.; *Zimmermann* (Fn. 3), S. 419 ff.; *Neumann* (Fn. 1 – NK-StGB), § 34 Rn. 78.

⁴¹ *Hilgendorf* (Fn. 29), S. 170.

⁴² *Hilgendorf* (Fn. 29), S. 170.

⁴³ *Hilgendorf* (Fn. 29), S. 170 f. Übereinstimmend *Weber*, NZV 2016, 249 (253), der in einer entsprechenden gesetzlichen Regelung sogar eine staatlich auferlegte, verfassungsrechtlich verbotene Pflicht zur Selbstaufopferung sieht.

⁴⁴ *Gleiß/Janal*, JR 2016, 561 (575 f.).

Tatsächlich sprechen für die von *Hilgendorf* geforderte Präferenzregel zugunsten der Insassen in erster Linie ökonomische Gründe: Sie würde die Absatzchancen selbstfahrender Autos deutlich erhöhen, während ein für den Fall einer drohenden Kollision eingebauter Selbstzerstörungsmechanismus kein besonders verkaufsförderndes Ausstattungsdetail wäre. Aus normativer Sicht gibt es dagegen keine plausible Begründung dafür, ein selbstfahrendes Auto so zu programmieren, dass die Passagiere unter allen Umständen geschützt bleiben, auch wenn dafür eine beliebig große Zahl anderer Menschen getötet werden müsste. Selbstverständlich besteht keine rechtliche Verpflichtung der Passagiere zur „Selbst-Opferung“ – aber im selbstfahrenden Auto wird ihnen auch keine derartige Entscheidung abverlangt. Andererseits kennen sie den eingebauten Algorithmus (oder können sich jedenfalls darüber informieren lassen) und wissen daher, auf welches Risiko sie sich bei der Nutzung eines „Roboter-Autos“ einlassen. Sie können nicht erwarten, dass ihnen das selbstfahrende Auto neben anderen Bequemlichkeiten auch eine absolute Lebensversicherung für Kollisionsfälle bietet.

Jedenfalls darf für den Hersteller, der Vorsorge für Dilemma-Situationen zu treffen hat, bei der Programmierung nicht die Kundenbeziehung, sondern allein die Zahl der betroffenen Opfer den Ausschlag geben.⁴⁵ Dies bedeutet, dass das Fahrzeug so eingestellt werden muss, dass bei einer nur durch Selbstzerstörung vermeidbaren Kollision mit Menschen außerhalb des Fahrzeugs deren Zahl gegenüber derjenigen der in Lebensgefahr gebrachten Passagiere abgewogen werden muss. Überwiegt die Zahl der am Leben gefährdeten „externen“ Personen, so müssen die Insassen geopfert werden. Immerhin mag man für den Fall des numerischen Gleichstandes – in dem der Täter nach den oben entwickelten Regeln in seiner Entscheidung frei ist – eine Präferenz für den oder die Passagiere des Fahrzeugs einprogrammieren.

2. Entschuldigung?

Abschließend soll noch kurz gefragt werden, ob sich für den Fall, dass man eine Rechtfertigung verneint, (hilfsweise) die Grundsätze des entschuldigenden Notstandes (§ 35 StGB) oder des übergesetzlichen entschuldigenden Notstandes auf die hier interessierenden Dilemma-Situationen anwenden lassen. Dies ist allerdings schon prinzipiell zweifelhaft, da es ja nicht um die Situation eines Fahrers geht, dem es von der Rechtsordnung nachgesehen werden kann, wenn er sein Leben oder seine Gesundheit auf Kosten Anderer zu retten sucht;⁴⁶ der Hersteller des selbstfahrenden Autos befindet sich nicht in einer solchen existenziellen Notsituation, und

der Käufer des Autos ist für ihn (in aller Regel) auch keine nahestehende Person im Sinne von § 35 StGB.⁴⁷

Denkbar wäre jedoch eine „Vorwirkung“ eines in der konkreten Dilemma-Situation gegebenen übergesetzlichen entschuldigenden Notstandes, der überwiegend in Analogie zu § 35 StGB anerkannt wird.⁴⁸ Diese Rechtsfigur, über die im Zusammenhang mit dem Abschluss von gekaperten Verkehrsflugzeugen zur Rettung vieler Menschenleben eingehend diskutiert worden ist, weist allerdings keine scharfen Konturen auf. Insbesondere ist umstritten, ob sie auf alle „tragic choice“-Situationen⁴⁹ oder nur auf Fälle asymmetrischer Gefährdung, also beim unweigerlichen Verlust eines Teils der betroffenen Menschen anwendbar ist.⁵⁰ Nur wenn man Ersteres annimmt, kommt ein übergesetzlicher entschuldigender Notstand hier in Betracht, denn wie in dem viel diskutierten „Fährmann-Fall“⁵¹ kann bei der Kollision des selbstfahrenden Autos mit Fußgängern prinzipiell jede der betroffenen Personen gerettet werden – nur nicht alle; es handelt sich also um eine „symmetrische“ Notstandslage. Tatsächlich spricht einiges dafür, § 35 StGB schon dann analog anzuwenden, wenn sich der Täter ohne eigenes Verschulden einer Situation gegenüber sieht, in der er unweigerlich eine oder mehrere Personen töten muss, um eine (wesentlich) größere⁵² Anzahl anderer Menschen zu retten. Denn für den Täter kann dann der innere, altruistische Antrieb, den zu rettenden Personen zu helfen, ähnlich dringend sein wie eine Hilfspflicht gegenüber eigenen Verwandten, deren Erfüllung selbst eine Tötung unschuldiger Dritter nach § 35 StGB entschuldigt. Man kann es in dieser Lage für den Täter als

⁴⁷ *Engländer*, ZIS 2016, 608 (615), bejaht demgegenüber die Anwendbarkeit von § 35 StGB auf die hier diskutierten Fälle. Er meint zu Recht, dass die Entschuldigung nicht vom tatsächlichen Vorliegen eines psychischen Ausnahmezustands des Täters abhängen kann; er richtet den Fokus der Untersuchung jedoch auf den Nutzer des Fahrzeugs statt auf den tatsächlich als Täter einer Tötung in Betracht kommenden Hersteller oder Programmierer. Dessen existentielle Interessen werden durch das Tatgeschehen jedoch nicht berührt. Auch nach *Engländer*s Lösung kommt deshalb die Strafbarkeit des Herstellers als Gehilfe einer vom „Nutzer“ begangenen rechtswidrigen, aber entschuldigten Tötung in Betracht.

⁴⁸ Siehe *Paeffgen/Zabel* (Fn. 13), Vor § 32 Rn. 295 m.w.N.

⁴⁹ So *Jescheck/Weigend* (Fn. 36), S. 502 f.; *Rönnau*, in: *Laufhütte/Rissing-van Saan/Tiedemann* (Hrsg.), *Strafgesetzbuch, Leipziger Kommentar*, Bd. 2, 12. Aufl. 2006, Vor § 32 Rn. 347; *Kühl*, *Strafrecht, Allgemeiner Teil*, 8. Aufl. 2017, § 12 Rn. 94, 104.

⁵⁰ Dafür etwa *Roxin* (Fn. 11), § 22 Rn. 146 ff.; *Lenckner/Sternberg-Lieben* (Fn. 11), Vor § 32 Rn. 117; *Neumann* (Fn. 1 – NK StGB), § 35 Rn. 61.

⁵¹ Siehe *Küper*, *JuS* 1981, 785 (786); *Zimmermann* (Fn. 3), S. 310: Ein Fährmann, der eine Gruppe von Kindern in seinem Boot über einen reißenden Fluss setzt, erkennt während der Fahrt, dass das Boot wegen eines Lecks sinken wird, wenn er nicht einen Teil der Kinder über Bord wirft.

⁵² Zur (schwierigen) Bestimmung des notwendigen quantitativen Verhältnisses *Zimmermann* (Fn. 3), S. 293 ff.

⁴⁵ So wohl auch *Gleiß/Janal*, *JR* 2016, 561 (576), die allerdings meinen, ein quantitativer Vergleich von Menschenleben berühre in Deutschland „ein Tabu des Rechtskonsenses“; im Ergebnis wie hier auch *Engländer*, ZIS 2016, 608 (618).

⁴⁶ Siehe zur kontraktualistischen Begründung der Entschuldigung im Fall des § 35 StGB *Neumann*, *ZStW* 109 (1997), 610 (621); *Zimmermann* (Fn. 3), S. 230 ff.

unzumutbar ansehen, auf die für viele Menschen lebensrettende Tötung zu verzichten.⁵³

Auch für einen Autofahrer kann es in Ausnahmesituationen zu einer solchen Lage kommen. *Engländer* bildet etwa den Fall, dass ein LKW den Aufprall auf einen Schulbus, bei dem zahlreiche Schulkinder ums Leben kämen, nur dadurch verhindern kann, dass er auf den Bürgersteig fährt und dabei einen dort befindlichen Fußgänger tötet.⁵⁴ Aber selbst wenn man in diesem Fall dem LKW-Fahrer einen übergesetzlichen entschuldigenden Notstand zugesteht⁵⁵ – kann sich auf diesen Entschuldigungsgrund dann auch der Hersteller berufen, der vorausschauend eine entsprechende Programmierung des selbstfahrenden LKW vornehmen lässt? Dagegen spricht, dass der Hersteller nicht selbst in dem akuten Gewissenskonflikt zwischen schädlichem Handeln (Überfahren des Fußgängers) und noch schädlicherem Nicht-Handeln (Auffahren auf den Schulbus) steht;⁵⁶ für ihn stellt sich die Programmierung des Autos vielmehr als eine aus weiter Distanz und mit kühler Überlegung getroffene Verteilung von Lebenschancen zwischen verschiedenen, noch ganz abstrakten Personen dar.

Dennoch kann man den Grundgedanken des übergesetzlichen entschuldigenden Notstandes auch auf den Hersteller des Autos anwenden: Ebenso wie es für den Fahrer des LKW unter bestimmten Umständen nicht zumutbar sein kann, „um des Prinzips willen“ eine für viele Menschen rettende Tötung eines Einzelnen zu unterlassen, kann eine entsprechende Programmierung des Fahrzeugs für den Hersteller unzumutbar sein – denn er muss sich ja sagen, dass er dafür sorgt, dass in einer Dilemma-Situation viele Menschen sterben müssen, obwohl sie (wenn auch um den Preis eines oder weniger Menschenleben) gerettet werden könnten.⁵⁷ Da der übergesetzliche entschuldigende Notstand an der Schwelle zur Rechtfertigung steht – die nur wegen des nach herrschender Meinung bestehenden „Abzählverbots“ nicht gewährt wird –, kann man bei großzügiger Betrachtung eine solche, die Situation der Unzumutbarkeit einer an sich rechtmäßigen Entscheidung vorwegnehmende Programmierung ihrerseits bereits als zulässig ansehen.⁵⁸

⁵³ Zu dieser Grundlage des entschuldigenden übergesetzlichen Notstands eingehend *Zimmermann* (Fn. 3), S. 286 ff. Siehe auch *Hörnle* (Fn. 3), S. 573: „Bei schwierigen moralischen Dilemmata sollte der Position derjenigen, die in letztlich nicht überzeugender Weise von einer Rechtfertigung ausgehen, immerhin soweit Verständnis entgegengebracht werden, dass entsprechendes Handeln entschuldigt wird.“

⁵⁴ *Engländer*, ZIS 2016, 608 (616).

⁵⁵ Gegen eine Entschuldigung in solchen Fällen *Jakobs* (Fn. 3), S. 215; *Roxin*, ZIS 2011, 552 (562); *Stübinger*, ZStW 123 (2011), 403 (446).

⁵⁶ Vgl. *Hörnle* (Fn. 3), S. 571 f., zu der vergleichbaren Situation des Weichenstellers.

⁵⁷ A.A. *Joerden* (Fn. 11), S. 86 f.; im Ergebnis wie der Text *Engländer*, ZIS 2016, 608 (616).

⁵⁸ Ein gravierendes Problem liegt allerdings in der digitalen Operationalisierung der „weichen“ Regeln des übergesetzlichen entschuldigenden Notstandes, der ja nur bei einem „erheblichen“ quantitativen Unterschied zwischen der Zahl der

IV. Ergebnis

Diese Überlegungen stützen die Plausibilität der oben gefundenen Regeln für die Programmierung selbstfahrender Autos, die sich kurz wie folgt zusammenfassen lassen:

1. Besteht nur die Wahl, entweder mit einer kleineren oder mit einer größeren Zahl von Menschen (mit tödlicher Folge) zu kollidieren, so ist der Weg der Kollision mit der geringeren Zahl zu wählen. Dies gilt auch, wenn durch eine Kollision Passagiere des Fahrzeugs betroffen sind.

2. Besteht nur die Wahl, mit einer von mehreren gleich großen Gruppen von Menschen (mit tödlicher Folge) zu kollidieren, so soll der Zufall über den Weg des Fahrzeugs entscheiden. Falls eine der betroffenen Gruppen Insassen des Fahrzeugs sind, so soll der Weg genommen werden, bei dem die Insassen nicht getötet werden.

geretteten und der geopfert Menschenleben eingreifen kann.