



**University of
Zurich**^{UZH}

**Zurich Open Repository and
Archive**

University of Zurich
University Library
Strickhofstrasse 39
CH-8057 Zurich
www.zora.uzh.ch

Year: 2018

**Vertrauen in Fahrzeugautomatisierung als strafmindernder Umstand?
Anmerkungen zur Urteilsbegründung des Regionalgerichts
Emmental-Oberaargau vom 30. Mai 2018, PEN 17 16 DIP**

Zurkinden, Nadine

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-182823>

Journal Article

Published Version

Originally published at:

Zurkinden, Nadine (2018). Vertrauen in Fahrzeugautomatisierung als strafmindernder Umstand? Anmerkungen zur Urteilsbegründung des Regionalgerichts Emmental-Oberaargau vom 30. Mai 2018, PEN 17 16 DIP. Jusletter, (03.12.2018):online.

Nadine Zurkinden

Vertrauen in Fahrzeugautomatisierung als strafmindernder Umstand?

**Anmerkungen zur Urteilsbegründung des
Regionalgerichts Emmental-Oberaargau vom 30. Mai
2018, PEN 17 16 DIP**

Das – soweit ersichtlich – erste Gerichtsurteil zur Frage, wer Schuld trägt, wenn es bei eingeschaltetem «Autopiloten» kracht, gibt Gelegenheit daran zu erinnern, dass Fahrzeuglenkende ihre Fahrzeuge jederzeit beherrschen müssen (zumindest heute noch, 3.2.). Das Urteil ist auch bemerkenswert, weil der Richter das Vertrauen in die Technik strafmindernd berücksichtigt (3.3.). Dies könnte ein Anzeichen dafür sein, dass sich in künftigen Urteilen die Strafbarkeit auf den Hersteller oder Personen, die im Hersteller-Unternehmen arbeiten, ausdehnt und sich mit zunehmender Fahrzeugautomatisierung gänzlich dorthin verschieben wird (3.4. und 3.5.).

Beitragsarten: Urteilsbesprechungen
Rechtsgebiete: Strassenverkehrsrecht; Strafrecht

Zitiervorschlag: Nadine Zurkinden, Vertrauen in Fahrzeugautomatisierung als strafmindernder Umstand?, in: Jusletter 3. Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

1. Sachverhalt
2. Auszüge aus dem Urteil
 - 2.1. Rechtliche Würdigung – Nichtbeherrschen mangels Aufmerksamkeit
 - 2.2. Strafzumessung – Tatkomponenten
3. Anmerkungen
 - 3.1. Einleitung
 - 3.2. Zum Strassenverkehr zugelassene Stufen der Fahrzeugautomatisierung
 - 3.2.1. Fünf Stufen der Fahrzeugautomatisierung
 - 3.2.2. Zulassungsrechtliche Hürden
 - 3.2.3. Beherrschungspflicht des Lenkers
 - 3.3. Vertrauen in die Fahrzeugautomatisierung als strafmindernder Umstand
 - 3.3.1. Strafrahmen und Strafzumessung
 - 3.3.2. Verschuldenserhöhende Schwere der Gefährdung
 - 3.3.3. Verschuldenserhöhender Grad der Fahrlässigkeit
 - 3.3.4. Verschuldensminderndes Vertrauen in die Technik?
 - 3.3.5. Versprechen des Herstellers als Verschuldensminderungsgrund?
 - 3.4. Verschiebung des Verschuldens, Verschiebung der strafrechtlichen Verantwortung?
 - 3.5. Strafrechtliche Verantwortung für Hersteller?
 - 3.5.1. Keine Herstellerstrafbarkeit aufgrund Nichtbeherrschens des Fahrzeugs
 - 3.5.2. Herstellerstrafbarkeit aufgrund fahrlässiger Tötung?
 - 3.5.3. Alleinige Strafbarkeit des Lenkers?
4. Fazit

1. Sachverhalt

[Rz 1] Am 17. März 2016 krachte ein Lenker (im Folgenden L) kurz nach 10:30 Uhr mit seinem Tesla S ungebremst mit etwa 100 km/h in einen Signalisationsanhänger vor einer Baustelle auf der A 1. Verletzt wurde zum Glück weder L noch sonst jemand.

[Rz 2] Zur Unfallzeit hatte der Autobahnwerkhof Bern auf dem Überholstreifen gearbeitet, weshalb dieser für den Verkehr gesperrt war. Dazu war der Überholstreifen nach rechts auf den Normalstreifen und der Normalstreifen auf den Pannestreifen verschwenkt worden. Die Baustelle war 500 Meter vor dem auf der Überholspur stehenden Signalisationsanhänger ordentlich signalisiert, 300 Meter vor dem Anhänger wurde auch auf die Verschwenkung der Fahrspuren hingewiesen und eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h signalisiert. Vor dem Anhänger waren in schräger Linie orange-weisse Molankegel platziert. Wetter und Sicht zum Unfallzeitpunkt waren gut, die Strasse trocken. Es herrschte starker, aber flüssiger Verkehr.

[Rz 3] L hatte zum Unfallzeitpunkt den «Autopiloten» bzw. die Systeme «Traffic-Aware Cruise Control» und «Autosteer» eingeschaltet und hat (gemäss einem schriftlichen Bericht von TESLA) selber in den zwei Minuten vor dem Unfall weder gesteuert noch gebremst. L machte geltend, dass er nicht mehr rechtzeitig reagieren konnte, da vor ihm ein Auto sehr brüsk auf die rechte Fahrbahn gewechselt habe. Das Gericht sah es allerdings als erstellt an, dass L dieses Auto noch überholte und erst dann in den Signalisationsanhänger krachte.

[Rz 4] Das Regionalgericht Emmental-Oberaargau erachtete es ausserdem als erstellt, dass L vor der Baustelle während eines nicht nur ganz kurzen Moments unaufmerksam war, was dazu führte, dass er seinen Vorsichtspflichten nicht nachkam, das Fahrzeug nicht beherrschte und einen Unfall verursachte. Ob L unaufmerksam war, weil er mit seinem Mobiltelefon Internet-Abfragen tätigte und eine WhatsApp-Nachricht versandte, war laut Gericht nicht erstellt aber auch nicht

entscheidend. Entscheidend sei vielmehr, dass es undenkbar erscheine, dass ein Lenker ungebremst mit einem klar und deutlich von weitem auf der Fahrbahn sichtbaren, grossen und auffälligen Hindernis (inkl. vorher aufgestellter Molankegel und zweifacher Vorsignalisation) kollidiert wäre, wenn er sich auch nur einigermaßen auf den Strassenverlauf geachtet hätte.¹

[Rz 5] Das Gericht mutmasste aufgrund der Aussagen, die L gegenüber der Polizei gemacht hat («Das Fahrzeug regelt selbständig den Abstand und macht notfalls auch selbständig eine Notbremsung.») und der Nachricht eines Kollegen von L («C'est ton pilote automatique qui t'as lâché?»), dass L seinem «Autopiloten» vertraut hatte und sein Auto von den automatischen Systemen sicher gelenkt wähnte. Dies berücksichtigte das Gericht strafmindernd.

[Rz 6] Das Regionalgericht Emmental-Oberaargau sprach L der groben Verkehrsregelverletzung durch Nichtbeherrschen mangels Aufmerksamkeit sowie mehrfacher einfacher Verkehrsregelverletzung (wegen mehrfachem Hantieren mit dem Mobiltelefon) schuldig und verurteilte ihn zu einer bedingt vollziehbaren Geldstrafe von 25 Tagessätzen, wovon es 5 Strafeinheiten als Verbindungsbusse von CHF 1'650 aussprach (Ersatzfreiheitsstrafe bei schuldhafter Nichtbezahlung folglich 5 Tage), sowie zu einer Übertretungsbusse von CHF 450.

2. Auszüge aus dem Urteil

[Rz 7] Bemerkenswert an diesem Urteil ist die strafmindernde Wirkung des (vom Gericht vermuteten) Vertrauens in die Technik als Grund für die mangelnde Aufmerksamkeit, aus der das Nichtbeherrschen resultierte. Es folgen deswegen Auszüge zu den rechtlichen Würdigungen des Gerichts zur groben Verkehrsregelverletzung durch Nichtbeherrschen mangels Aufmerksamkeit sowie Auszüge zur Strafzumessung für den Vergehenstatbestand der groben Verkehrsregelverletzung.

2.1. Rechtliche Würdigung – Nichtbeherrschen mangels Aufmerksamkeit

[Rz 8] Urteilsbegründung des Regionalgerichts Emmental-Oberaargau vom 30. Mai 2018, PEN 17 16 DIP S. 22 ff.:

[S. 22] Nach Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann.

«Beherrschen» heisst, dafür sorgen, dass das Fahrzeug nichts tut, was der Fahrer nicht will. In BGE 76 IV 53 f. findet sich dazu folgende Begriffsbestimmung: «Die Beherrschung des Fahrzeugs verlangt, dass der Führer Herr der Maschine bleibt, damit er jederzeit in der durch die Lage geforderten Weise raschestens auf sie einwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig reagieren kann.» Mag dieser Entscheid auch relativ alt sein und die Ausdrucksweise etwas antiquiert wirken, so bleibt die Maxime dennoch auch im Zeitalter

¹ Auch das Bundesgericht schliesst bisweilen aus einer Kollision auf mangelnde Aufmerksamkeit. Siehe dazu GERHARD FIOLKA, in: Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit. BSK SVG-Verfasser), Art. 90 N. 66 mit Verweis auf das Urteil des Bundesgerichts 6S.186/2002 vom 25. Juli 2002, E.2., in dem das Bundesgericht auf unzureichende Aufmerksamkeit schloss, weil ein Fahrer ohne zu verzögern bei hinreichender Sicht auf ein Stauende auffuhr.

von «Autopiloten», Spurassistenten und selbständigen Bremssystemen aktuell und uneingeschränkt gültig. Der Fahrzeugführer muss namentlich in der Lage sein «sein Fahrzeug auch in einer nicht voraussehbaren, schwierigen Verkehrssituation sicher zu führen.» Die wohl wichtigste Voraussetzung zur Beherrschung des Fahrzeugs ist die Aufmerksamkeit, welche der Führer der Strasse und dem Verkehr zu widmen hat. Er muss also die auf ihn zukommenden Informationen (namentlich auch Signale und Markierungen) aufnehmen und verarbeiten, um auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr zweckmässig und ohne Zeitverlust zu reagieren (Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Andreas Roth, N 1 zu Art. 31). Das Mass der Aufmerksamkeit, welches vom Lenker verlangt wird, richtet sich nach den gesamten konkreten Umständen, namentlich der Verkehrsdichte, den örtlichen Verhältnissen, der Zeit, der Sicht und den voraussehbaren Gefahrenquellen. Damit sich der Fahrzeugführer uneingeschränkt seinen Pflichten als Lenker widmen kann, verbietet ihm Art. 3 Abs. 1 VRV expressis verbis die Vornahme von Verrichtungen, die die Bedienung des Fahrzeugs erschweren. Die Informationsaufnahme des Lenkers erfolgt zu ungefähr 90 [S. 23] Prozent über das visuelle System (der Rest im Wesentlichen über das Gehör und das Gleichgewichtsorgan); diesem kommt demzufolge überragende Bedeutung zu (René Schaffhauser, Grundriss des schweiz. Strassenverkehrsrechts, Band 1, Rz 542), Daraus folgt, dass immer und ohne die geringste Einschränkung auf Sicht gefahren werden muss, der Blick des Lenkers im fahrenden Wagen darf also nie, auch nicht nur für wenige Sekunden, vom Strassenverlauf und vom Verkehr abgewendet werden.[...]

[S. 25] *Die technischen Hilfssysteme «Traffic-Aware Cruise Control» und «Autosteer» entbinden den Beschuldigten somit nicht von den Pflichten, die er als Fahrzeugführer hat (vgl. Christof Riedo / Stefan Maeder, Die Benutzung automatisierter Motorfahrzeuge aus strafrechtlicher Sicht, in: Thomas Probst / Franz Werro (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 21. – 22. Juni 2016, Stämpfli Verlag AG, Abschnitt III./B./2., S. 91–93).*

Trotzdem hat der Beschuldigte – wie das Beweisergebnis zeigt – vorliegend wegen mangelnder Aufmerksamkeit sein Fahrzeug nicht beherrscht. Gerade auf der Autobahn können sich wegen der hohen Geschwindigkeiten, die gefahren werden, selbst wenige Sekunden der Unaufmerksamkeit fatal auswirken. Der Beschuldigte konnte vor einem gut und von weitem sichtbaren Hindernis, einem Signalisationsanhänger des Autobahnwerkhofs, weder rechtzeitig ausweichen (Spurwechsel) noch rechtzeitig bremsen. Aus diesem Grund verursachte er eine Frontalkollision mit hohem Sachschaden, die nur durch Glück und Zufall keine Menschenleben gekostet hat. Durch das Nichtbeherrschen seines Fahrzeugs mangels Aufmerksamkeit verletzte der Beschuldigte eine der grundlegendsten, wichtigsten Verkehrsvorschriften, und zwar in objektiv schwerer Weise. Es handelt sich um eine Verkehrsregelverletzung, welche weit über den Rahmen einer gewöhnlichen Nachlässigkeit hinausgeht. [...]

Eine ungebremste Frontalkollision mit einem gut sichtbaren Hindernis auf der Autobahn darf keinem Fahrzeuglenker passieren, diese Fehlleistung wiegt schwer. Dass eine solche Fahrweise, wie der Beschuldigte sie an den Tag legte, besonders unfallträchtig ist, versteht sich von selbst, tatsächlich hat sich auch ein Unfall ereignet.

Subjektiv ist zwar von fahrlässigem Handeln auszugehen, es handelt sich angesichts der konkreten Umstände aber eindeutig um grobe Fahrlässigkeit. Der Beschuldigte hätte sich

*der allgemeinen Gefährlichkeit seiner Fahrweise bewusst sein müssen. Unverständlicher Weise hat er offenbar die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer pflichtwidrig gar nicht in Betracht gezogen, was als rücksichtslos bezeichnet werden [S. 26] muss. **Das vom Gericht vermutete falsche Vertrauen des Beschuldigten in seinen «Autopiloten» vermag ihn in dieser Hinsicht nicht zu entlasten, ist aber im Rahmen der Strafzumessung zu berücksichtigen.***²

2.2. Strafzumessung – Tatkomponenten

[Rz 9] Die Täterkomponenten haben sich neutral auf die Strafe für den Vergehenstatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ausgewirkt. Als Auszug folgen deswegen die vollständigen Ausführungen zu den Tatkomponenten.

[Rz 10] Objektive Tatkomponente

*[S. 28] Das Ausmass des verschuldeten Erfolgs muss vorliegend als nicht mehr ganz gering bezeichnet werden. Der Beschuldigte war nicht nur ganz kurz (z.B. wegen Niesens oder eines raschen Blicks auf den Rücksitz) abgelenkt oder unaufmerksam, sondern er konzentrierte sich während einer gewissen Zeitspanne nicht mehr oder nicht mehr ausreichend auf den Strassenverlauf und den Verkehr. **Er überliess sozusagen seine elementaren Vorsichtspflichten als Lenker mindestens eine Zeit lang dem «Autopiloten» seines Teslas und schuf damit eine sehr erhebliche Gefahr für sich und andere Verkehrsteilnehmer, die sich in einer ungebremsten Frontalkollision auch prompt manifestierte.** Der Unfall ist denn auch sekundär mit einiger Wahrscheinlichkeit auf den Umstand zurückzuführen, dass das Assistenz-System des Tesla zwar den Abstand und die Geschwindigkeit sich vorausbewegender Objekte (ergo vorausfahrender Fahrzeuge im Verkehr) misst und antizipiert, auf der Fahrbahn stillstehende Objekte aber mitunter nicht erkennen kann – wovon der nach dem Unfall edierte Auswertungsbericht bemerkenswerterweise ausdrücklich warnte. **Innerhalb des Strafrahmens der groben Verkehrsregelverletzung ist der verschuldete Erfolg mit Blick auf die unverständliche, nicht nur ganz kurz dauernde Verletzung elementarer Vorsichtspflichten nicht mehr ganz am untersten Rand anzusiedeln.***³

Betreffend die Art und Weise der Begehung der Tat erübrigen sich Bemerkungen.

[Rz 11] Subjektive Tatkomponente

*[S. 28] **Die Willensrichtung war grobfahrlässig.** Der Beschuldigte verliess sich vermutlich auf das Assistenz-System seines Teslas, obschon ihm klar sein musste, dass er sein Fahrzeug jederzeit selbst beherrschen und allen Vorsichtspflichten eigenhändig nachkommen können musste.*

² Hervorhebungen durch die Autorin.

³ Hervorhebungen durch die Autorin.

[S. 29] *Über den Beweggrund kann mangels Eingeständnis eines Fehlverhaltens nur spekuliert werden, zu vermuten ist wie erwähnt ein falsches Vertrauen in den «Autopiloten» seines Tesla. Als erfolgreicher IT-Unternehmer liess er sich wahrscheinlich durch eine übersteigerte Technik-Gläubigkeit zu seinem Verhalten bestimmen.*

Insgesamt ist von einem nicht mehr ganz leichten, aber angesichts der Tatsache, dass von Vorsatz keine Rede sein kann und der Beschuldigte – das Gericht spekuliert hier – womöglich schon oft in diesem Stil mit seinem Tesla auf der Autobahn problemlos unterwegs gewesen war, sich mithin wohl einfach auf ein funktionierendes Assistenz-System vollkommen verliess, doch noch – innerhalb des Strafrahmens der groben Verkehrsregelverletzung – relativ geringem Verschulden auszugehen.⁴

3. Anmerkungen

3.1. Einleitung

[Rz 12] Die Frage, wer schuld ist, wenn automatisiertes Fahren zu Unfällen führt, hat in der Literatur inzwischen schon mehrfach Anlass zu Lösungsansätzen aus verschiedenen Blickwinkeln gegeben.⁵ Dabei geht es nicht um reine Theorie: Unfälle mit Autopiloten gab es schon mehrere. Nicht nur im Ausland,⁶ sondern auch in der Schweiz, wie der vorliegende Fall zeigt.⁷ Dieses Jahr hat sich in der Schweiz (soweit ersichtlich) erstmals ein Gericht mit der Frage auseinandergesetzt, wer Schuld trägt an einem Unfall, wenn der Autopilot eingeschaltet ist und es (trotzdem) kracht. Das Urteil bietet Gelegenheit zu kurzen Ausführungen, was die Technik heute kann und

⁴ Hervorhebungen durch die Autorin.

⁵ Siehe etwa in der Schweizer Literatur zur strafrechtlichen Verantwortung: SABINE GLESS, «Mein Auto fuhr zu schnell, nicht ich!» – Strafrechtliche Verantwortung für hochautomatisiertes Fahren, in: Sabine Gless/Kurt Seelmann (Hrsg.), Intelligente Agenten und das Recht, Baden-Baden 2016, S. 225 ff.; SABINE GLESS/THOMAS WEIGEND, Intelligente Agenten und das Strafrecht, ZStW (2014), S. 561 ff.; YVAN JEANNERET, Les aspects pénaux des véhicules automobiles sans conducteur, Journées du droit de la circulation routière 23–24 juin 2016, S. 21 ff.; NORA MARKWALDER/MONIKA SIMMLER, Roboterstrafrecht, AJP 2017, S. 171 ff.; CHRISTOF RIEDO/STEFAN MAEDER, Die Benutzung automatisierter Motorfahrzeuge aus strafrechtlicher Sicht, in: Thomas Probst / Franz Werro (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 21.–22. Juni 2016, Bern 2016, S. 85 ff.; ALEXANDER SCHORRO, Autonomes Fahren – erweiterte strafrechtliche Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters, ZStrR 135/2017, S. 81 ff.; MARC THOMMEN, Strafrechtliche Verantwortlichkeit für autonomes Fahren, Strassenverkehr 2/2018, S. 22 ff.; MARC THOMMEN/SOPHIE MATJAZ, Die Fahrlässigkeit im Zeitalter autonomer Fahrzeuge, in: Daniel Jositsch, Christian Schwarzenegger, Wolfgang Wohlers (Hrsg.), Festschrift für Andreas Donatsch, Zürich 2017, S. 273 ff.; WOLFGANG WOHLERS, Individualverkehr im 21. Jahrhundert: das Strafrecht vor neuen Herausforderungen, BJM 2016, S. 113 ff.; NADINE ZURKINDEN, Strafrecht und selbstfahrende Autos – ein Beitrag zum erlaubten Risiko, recht 2016, S. 144 ff.; NADINE ZURKINDEN, Crash beim Testbetrieb selbstfahrender Fahrzeuge, Unrecht oder strafrechtlich erlaubtes Risiko?, Jusletter IT 24. November 2016. Zu anderen Rechtsgebieten siehe etwa: MAX B. BERGER, Autonomes Fahren – Gedanken und Lösungsvorschläge, HAVE 2016, S. 289 ff.; CORDULA LÖTSCHER, Wenn das Auto den Laster nicht sieht - Verschiebung zivilrechtlicher Verantwortlichkeit aufgrund intelligenter Algorithmen?, Jusletter IT 24. November 2016; MELINDA FLORINA LOHMANN, Automatisierte Fahrzeuge im Lichte des Schweizer Zulassungs- und Haftungsrecht, St. Gallen 2016 (mit Kapitel zum Strafrecht); MELINDA FLORINA LOHMANN/MARKUS MÜLLER-CHEN, Selbstlernende Fahrzeuge – eine Haftungsanalyse, SZW 2017, S. 48 ff.; MELINDA FLORINA LOHMANN/ARNOLD RUSCH, Fahrassistenzsysteme und selbstfahrende Fahrzeuge im Lichte von Haftpflicht und Versicherung, HAVE 2015 S. 349 ff.

⁶ Für eine Übersicht zu den sechs bekanntesten Unfällen siehe <https://www.digitaltrends.com/cool-tech/most-significant-self-driving-car-crashes/>, alle Websites zuletzt besucht am 24. September 2018.

⁷ Es war aber nicht der erste Unfall in der Schweiz. Siehe etwa <https://www.youtube.com/watch?v=qQkx-4pFjus> sowie den Zusammenstoss eines selbstfahrenden Post-Minibusses mit einer offenstehenden Heckklappe eines Lieferwagens im September 2016 (<https://www.blick.ch/news/schweiz/westschweiz/nach-unfall-selbst-fahrende-postautos-sind-wieder-unterwegs-id5572163.html>).

was erlaubt ist (3.2.), und wie sich das Vertrauen in die Fahrzeugautomatisierung auf das Strafmass auswirken kann (3.3.). In den Medien war zu lesen, dass der Fahrer dem Auto eine Teilschuld gab, der Richter aber den Menschen statt die Maschine verurteilte.⁸ Dass eine Maschine bzw. das Auto nicht verurteilt werden kann, steht ausser Frage.⁹ Im Raum steht vielmehr die Frage, ob neben dem Lenker, der noch die primäre Verantwortung trägt (3.4.), auch der Hersteller ein Strafbarkeitsrisiko trägt (3.5.).

3.2. Zum Strassenverkehr zugelassene Stufen der Fahrzeugautomatisierung

3.2.1. Fünf Stufen der Fahrzeugautomatisierung

[Rz 13] Die Fahrzeugautomatisierung wird je nach Quelle¹⁰ in unterschiedliche Stufen eingeteilt. Das ASTRA folgt dabei der SAE International (früher Society of Automotive Engineers genannt), die zwischen sechs Automatisierungsstufen unterscheidet.¹¹

[Rz 14] Dabei steht Stufe null für nicht automatisierte Fahrzeuge (der Fahrzeugführer übernimmt alle Fahraufgaben) und Stufe fünf für vollautomatisierte Fahrzeuge (das Fahrzeug übernimmt alle Fahraufgaben unter allen Strassen- und Umweltbedingungen). Fahrzeuge der Stufen null, eins und zwei bedürfen aus technischer Sicht stets eines Menschen, der die Fahrumgebung konstant überwacht und bei Bedarf die Fahrzeugführung sofort wieder übernehmen kann. Ab Stufe drei übernimmt das automatisierte Fahrsystem die Überwachung der Fahrumgebung alleine, benötigt aber immer noch einen Menschen, der bei Bedarf die Fahrzeugführung wieder übernimmt. Erst bei Stufen vier und fünf ist der Rückgriff auf einen Menschen am Steuer aus technischer Sicht nicht mehr nötig.¹² Der «Autopilot» im vorliegenden Fall ist ein Assistenzsystem der Automatisierungsstufe zwei.¹³ Schon aus technischer Sicht muss der Lenker die Augen also stets auf der Strasse haben und jederzeit bereit sein, die Fahrzeugführung wieder selber zu übernehmen.

3.2.2. Zulassungsrechtliche Hürden

[Rz 15] Noch erlauben das internationale und das nationale Zulassungsrecht keine Fahrzeuge, die ohne Fahrzeugführer auskommen. Allerdings wurde mit der auf den 23. März 2016 in Kraft

⁸ JOHANNES HOFSTETTER, Hightech schützt vor Strafe nicht, Berner Zeitung, 30. November 2017, <https://www.bernerzeitung.ch/region/emmental/Hightech-schuetzt-vor-Strafe-nicht/story/21683947>. Auch in der strafrechtlichen Fachliteratur wird zuweilen geschrieben, dass der Autopilot «quasi» freigesprochen wird, so etwa MARC THOMMEN (Fn. 5), S. 24.

⁹ Zumindest solange im Recht keine E-Personen geschaffen werden und auch dann stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, E-Personen zu bestrafen (siehe dazu etwa SABINE GLESS, Von der Verantwortung einer E-Person, Goldammer's Archiv für Strafrecht 164 (2017), 6, 324 ff.

¹⁰ Eine Taxonomie findet sich etwa in: Bundesanstalt für Strassenwesen (Hrsg.), Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung, Bremerhaven 2012, oder in: SAE International Standard J3016.

¹¹ Bundesamt für Strassen ASTRA (2017) Automatisiertes Fahren. Merkblatt zur Durchführung von Pilotversuchen in der Schweiz, <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/pilotversuche.html>.

¹² SAE, Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles J3016, 2016 (abrufbar unter http://standards.sae.org/j3016_201609/).

¹³ Tesla, https://www.tesla.com/de_CH/models; Don Dahlmann, Die fünf Level des Autonomen Fahrens, <https://www.dondahlmann.de/?p=24974>.

getretenen Revision des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr (WÜ)¹⁴ eine erste rechtliche Barriere für die Fahrzeugautomatisierung überwunden.¹⁵ Der neue Art. 8 Abs. 5^{bis} WÜ sieht vor, dass Fahrzeugsysteme, die einen Einfluss auf das Führen eines Fahrzeugs haben, trotz der sogenannten Beherrschungspflicht¹⁶ erlaubt sind, wenn sie durch einen menschlichen Lenker übersteuert oder deaktiviert werden können.¹⁷ In der Literatur wird darüber gestritten, was das bedeuten soll. Das fängt schon bei der Frage an, ob es sich um eine «entweder oder» oder um eine «sowohl als auch» Regel handelt.¹⁸ Weiter geht es mit der Frage, was die Bestimmung für die weiteren Verhaltensvorschriften, die sich an den Fahrzeugführer richten, bedeutet. Denn selbst wenn der neue Art. 8 Abs. 5^{bis} WÜ bedeuten würde, dass nun Fahrzeugsysteme zum Strassenverkehr zugelassen werden können, die aus technischer Sicht weder der Überwachung noch der allfälligen Übernahme des Steuers durch den Fahrzeugführer mehr bedürften, bedeutet das nicht automatisch, dass diese Fahrzeugsysteme uneingeschränkt genutzt werden dürfen.¹⁹ Es gibt weitere Verhaltensvorschriften im WÜ, die es dem Fahrzeugführer nicht erlauben, sich zurückzulehnen und sich anderen Tätigkeiten zu widmen. So verbietet etwa Art. 8 Abs. 6 WÜ dem Fahrzeugführer alle anderen Tätigkeiten als das Führen seines Fahrzeugs, insbesondere das Benutzen des Telefons ohne Freisprechanlage.²⁰ Entsprechend hält auch das ASTRA explizit fest: «Eine Fahrerin oder ein Fahrer ist [...] auch weiterhin vorausgesetzt und eine Entlastung von seinen/ihren Pflichten und der Verantwortung ist damit noch nicht verbunden.»²¹

3.2.3. Beherrschungspflicht des Lenkers

[Rz 16] Für den vorliegenden Fall sind diese Diskussionen insofern zweitrangig, als es sich beim «Autopiloten» des verunfallten Tesla um ein Fahrsystem handelt, das erst der Automatisierungsstufe zwei entspricht²² und sich der Fahrzeugführer deswegen schon aus technischer Sicht nicht zurücklehnen kann, sondern das System überwachen und nötigenfalls übersteuern muss.

[Rz 17] Erst recht hat er der Beherrschungspflicht nachzukommen, die sich in der Schweiz aus Art. 31 Abs. 1 SVG ergibt. Diese Beherrschungspflicht wird in Artikel 3 der Verkehrsregelver-

¹⁴ Übereinkommen über den Strassenverkehr (SR 0.741.10), abgeschlossen am 8. November 1968, für die Schweiz in Kraft getreten am 11. Dezember 1992.

¹⁵ MELINDA FLORINA LOHMANN, Erste Barriere für selbstfahrende Fahrzeuge überwunden – Entwicklungen im Zulassungsrecht, *sui-generis* 2015, S. 135 ff.

¹⁶ Die Beherrschungspflicht ist in Art. 8 Abs. 5 und Art. 13 Abs. 1 WÜ geregelt und besagt, dass jeder Fahrzeugführer sein Fahrzeug unter allen Umständen beherrschen muss, um seinen Vorsichtspflichten nachzukommen. Für die Schweizer Regelung siehe sogleich 3.2.3.

¹⁷ Zugelassen wären sie auch, wenn sie bestimmten internationalen Rechtsvorschriften, insbesondere den sogenannten ECE-Reglementen entsprächen (LOHMANN (Fn. 15), N. 20). Entsprechende ECE-Reglemente gibt es aber noch nicht.

¹⁸ Es ist also fraglich, ob die Fahrzeugsysteme *entweder* (temporär) übersteuert *oder* (permanent) deaktiviert werden können müssen oder ob sie *sowohl* übersteuert *als auch* deaktiviert werden können müssen (LOHMANN (Fn. 15), N. 24 ff. m.w.N).

¹⁹ MARC RUTTLOFF/CHRISTIANE FREYTAG, Automatisiertes Fahren und die StVG-Novelle – Meilenstein oder Trippelschritt?, CB 2017, 337.

²⁰ LOHMANN (Fn. 15), N. 8 und 22. Wobei LOHMANN mit Verweis auf LUTZ (LENNART S. LUTZ, Die bevorstehende Änderung des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr, DAR 8/2014, S. 446 ff.) davon ausgeht, dass Art. 8 Abs. 5^{bis} Satz 1 WÜ dem Art. 8 Abs. 6 WÜ vorgeht (N 22).

²¹ Rechtliche Situation, <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/rechtliche-situation.html>.

²² Siehe oben 3.2.1.

ordnung noch weiter konkretisiert: ein Fahrzeugführer darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Ausserdem darf die Aufmerksamkeit nicht beeinträchtigt werden. Der Fortschritt der Technik hätte im Übrigen ohnehin nicht automatisch zur Folge, dass rechtliche Pflichten nicht mehr gelten: selbst wenn die Technik im Auto bereits soweit gewesen wäre, dass L sich hätte zurücklehnen können, hätte er das nicht dürfen.²³ Vielmehr muss laut Bundesgericht, wer technische Fahrhilfen einsetzt, mit ihrer Funktionsweise vertraut sein.²⁴

[Rz 18] Umgekehrt ist ein Lenker nicht automatisch strafrechtlich für einen Unfall verantwortlich, der vom abgeschalteten oder übersteuerten Fahrsystem verhindert worden wäre. Denn eine Pflicht, abschaltbare Assistenzsysteme einzuschalten, besteht nicht.²⁵ Bei eingeschaltetem Assistenzsystem wäre die Beherrschungspflicht nur verletzt, wenn die Fehlreaktion des Lenkers schuldhaft wäre. So lange die Übersteuerung des Systems durch den Lenker (z.B. durch Bremsen oder Ausweichen) nicht als abwegig erscheint, sondern noch verständlich ist, macht er sich nicht des Nichtbeherrschens schuldig. Dabei gilt die Faustregel: Je überraschender der Lenker in eine kritische Situation kommt, je dringlicher eine Reaktion ist und je grösser die Anzahl möglicher Entscheidungsalternativen ist, desto weniger belastet suboptimales Verhalten den Lenker.²⁶ Allenfalls können sich aus dem Nichtbeachten von Fahrassistenzsystemen Indizien für ein Fahren in fahruntüchtigem Zustand ergeben. Gerichtlich wurde das jedoch (soweit ersichtlich) noch nie geklärt.²⁷

[Rz 19] Laut Gericht hat L durch das Nichtbeherrschen seines Fahrzeugs mangels Aufmerksamkeit eine der grundlegendsten, wichtigsten Verkehrsvorschriften in objektiv schwerer Weise verletzt und wurde deswegen der groben Verkehrsregelverletzung schuldig gesprochen. Dem ist zuzustimmen, zumal L seine Aufmerksamkeit nicht nur ganz kurz, sondern über eine längere Zeitspanne vom Verkehr abgewandt hatte.²⁸

²³ ERIC HILGENDORF, *Automatisiertes Fahren und Recht*, in: 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2015, S. 56 und 63. Anderer Ansicht sind RIEDO/MAEDER, (Fn. 5), S. 96 ff.: Sie sind der Meinung, dass die führerzentrierten Regelungen auf Fahrzeugführer ab Stufe 3 (sie nennen sie Bereitschaftspassagiere) keine Anwendung mehr finden.

²⁴ Urteil des Bundesgerichts 1C_95/2014 vom 13. Juni 2014, E. 4.1.

²⁵ Anderer Ansicht sind wohl Thommen und Matjaz, die davon ausgehen, dass man dem Fahrer sowohl Sorgfaltswidrigkeit vorwirft, wenn er sich auf die Automatisierung verlässt als auch, wenn er die Automatisierung übersteuert und es dann gerade deswegen zu einem Unfall kommt (THOMMEN/MATJAZ (Fn. 5), S. 287; THOMMEN (Fn. 5), S. 28 und 29).

²⁶ Urteil des Bundesgerichts 6B_309/2016 vom 10. November 2016, E. 4.3. m.w.Nw.

²⁷ So ging die Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau davon aus, dass Philipp Müller in fahruntüchtigem Zustand gefahren sei, da während der Fahrt mehrere Male die Spurhalte- und Bremsassistenten tätig wurden. Da Herr Müller den Strafbefehl akzeptierte, kam es nie zu einem Gerichtsurteil. Siehe etwa <https://www.nzz.ch/frauen-bei-verkehrsunfall-verletzt-philipp-mueller-akzeptiert-straftbefehl-ld.136035>. Soweit ersichtlich gibt es erst zwei Urteile in der Schweiz, die sich mit Fahrsystemen auseinandersetzen: das hier besprochene sowie das Urteil des Bundesgerichts 1C_95/2014 vom 13. Juni 2014, E. 4.1.

²⁸ Bereits ein reflexartiger Griff nach heruntergefallenen Akten würde für eine grobe Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) reichen. Siehe BSK SVG-ROTH, Art. 31 N. 65 mit weiteren Beispielen. Siehe generell zur Abgrenzung zwischen einfachen und groben Verkehrsregelverletzungen WOLFGANG WOHLERS/EMANUEL COHEN, *Einfache und grobe Verkehrsregelverletzungen: Von Abgrenzungs- und anderen Schwierigkeiten*, Strassenverkehr 4/2012, S. 55 ff.

3.3. Vertrauen in die Fahrzeugautomatisierung als strafmindernder Umstand

[Rz 20] Bemerkenswert ist, dass das Gericht nicht nur der Ansicht war, dass L dem «Autopiloten» vertraut hat und deswegen unaufmerksam war, sondern dass es darin mit ziemlich knapper Begründung einen strafmindernden Umstand sieht, der zu einer Bestrafung am unteren Ende des Strafrahmens geführt hat.

3.3.1. Strafrahen und Strafzumessung

[Rz 21] Für die grobe Verkehrsregelverletzung gilt ein Strafrahen von mindestens drei bis höchstens 180 Tagessätzen Geldstrafe (Art. 34 Abs. 1 StGB i.V.m. Art. 90 Abs. 2 SVG) bzw. mindestens drei Tagen bis höchstens drei Jahren Freiheitsstrafe (Art. 40 Abs. 1 StGB i.V.m. Art. 90 Abs. 2 SVG). Der Geldstrafe ist dabei der Vorzug zu geben (Art. 41 StGB).²⁹ Im vorliegenden Fall hat das Gericht L für die grobe Verkehrsregelverletzung zu lediglich 25 Tagessätzen Geldstrafe verurteilt.

[Rz 22] Für die Strafzumessung gemäss Art. 47 StGB sind tat- sowie täterbezogene Verschuldungskomponenten zu berücksichtigen.³⁰ Im vorliegenden Fall hätten sich dabei vor allem die tatbezogenen Verschuldungskomponenten (Art. 47 Abs. 2 StGB) verschuldenserhöhend auswirken müssen.³¹

3.3.2. Verschuldenserhöhende Schwere der Gefährdung

[Rz 23] So ist etwa bei der «Schwere der [...] Gefährdung des betroffenen Rechtsguts» bei Gefährdungsdelikten auf das Risiko- oder Gefahrenpotenzial abzustellen.³² Verlässt sich jemand vollständig auf den Autopiloten ohne seiner Beherrschungspflicht nachzukommen, erhöhen einerseits die Länge der Fahrtstrecke³³ und andererseits die Unfähigkeit, rechtzeitig zu bremsen, das Risikopotential und damit das Verschulden.

[Rz 24] L hat laut dem Bericht von Tesla mindestens 2 Minuten lang nicht selber gesteuert, gebremst oder beschleunigt. Bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h ergibt dies eine Distanz von 3.33 km, während der L sich vollständig auf seinen Autopiloten verliess.³⁴ Mindestens einen halben Kilometer vor der Kollision hatte er seine Aufmerksamkeit nicht mehr der Strasse und dem Verkehr gewidmet. Sonst wären ihm die Signalisationen 500, 300 und 100 Meter vor der Baustelle aufgefallen.

[Rz 25] Entsprechend führte auch das Gericht aus: «Er überliess sozusagen seine elementaren Vorsichtspflichten als Lenker mindestens eine Zeit lang dem «Autopiloten» seines Tesla und schuf

²⁹ 180 Tagessätze entsprechen sechs Monaten Freiheitsstrafe (Art. 36 Abs. 1 des Schweizerisches Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (StGB; SR 311.0)).

³⁰ DANIEL JOSITSCH/GIAN EGE/CHRISTIAN SCHWARZENEGGER, Strafrecht II. Strafen und Massnahmen, 9. Aufl. 2018, S. 101 m.w.Nw.

³¹ Die Täterkomponenten (Vorleben, Vorstrafen, persönliche Verhältnisse, Nachtatverhalten, Geständnis, Reue) haben sich im vorliegenden Fall neutral auf die Strafzumessung ausgewirkt, was nicht zu beanstanden ist.

³² JOSITSCH/EGE/SCHWARZENEGGER (Fn. 30), S. 103.

³³ Auf die Fahrtstrecke wird etwa auch bei Geschwindigkeitsüberschreitungen abgestellt (JOSITSCH/EGE/SCHWARZENEGGER (Fn. 30), S. 103 m.w.Nw.).

³⁴ Da die Geschwindigkeit erst 300 Meter vor der Baustelle auf 100 km/h reduziert wurde und davor 120 km/h betrug, ist die zurückgelegte Strecke sogar noch länger.

damit eine sehr erhebliche Gefahr für sich und andere Verkehrsteilnehmer, die sich in einer ungebremsten Frontalkollision auch prompt manifestierte.» Das Ausmass des verschuldeten Erfolgs sei deswegen nicht mehr am untersten Rand anzusiedeln.³⁵

3.3.3. Verschuldenserhöhender Grad der Fahrlässigkeit

[Rz 26] Hinzu kommt, dass das Gericht von einer grobfahrlässigen Begehung ausging, da sich L vermutlich auf den Autopiloten verlassen hatte, «obschon ihm klar sein musste, dass er sein Fahrzeug jederzeit selbst beherrschen und allen Vorsichtspflichten eigenhändig nachkommen können musste.»

3.3.4. Verschuldensminderndes Vertrauen in die Technik?

[Rz 27] Dass die Strafe dennoch eher mild ausfiel, liegt vor allem daran, dass das Gericht bei der Beurteilung der Beweggründe spekulierte, dass L als IT-Unternehmer durch seine «übersteigerte Technikgläubigkeit» zu seinem Verhalten bestimmt wurde. Das (nota bene bloss vermutete) Vertrauen in die Technik gibt für das Gericht also offenbar den Ausschlag dafür, von einem relativ geringen Verschulden auszugehen. Dies obwohl sich ebenso gut bzw. vielmehr argumentieren liesse, dass Vertrauen in die Technik strafehöhend zu berücksichtigen. Dies insbesondere, wenn man annimmt L habe den Autopiloten eingeschaltet, *damit* er sich anderen Tätigkeiten als dem Führen des Fahrzeugs widmen kann. Gerade als IT-Unternehmer sollte ihm klar sein, dass der Autopilot technisch noch nicht ausgereift genug ist, dass er tatsächlich alle Verkehrssituationen selbständig meistern kann.

3.3.5. Versprechen des Herstellers als Verschuldensminderungsgrund?

[Rz 28] Auch die Tatsache, dass es für L sehr leicht gewesen wäre, seine Aufmerksamkeit dem Strassenverkehr zu widmen und die Baustelle frühzeitig wahrzunehmen und so die Kollision zu *vermeiden*, hätten sich strafehöhend auswirken müssen. Es sei denn, man sähe etwa in den Versprechen des Herstellers eine Art Ermutigung dazu, den Autopiloten fahren zu lassen, um sich anderen Dingen zu widmen. Dagegen spricht der Warnhinweis von Tesla: «Bei Verwendung des Autopilot-Systems ist jeder Fahrer verpflichtet, kontinuierlich den Fahrzeugbetrieb und den Verkehr zu überwachen und jederzeit zum Eingreifen bereit zu sein.»³⁶ Allerdings kann man beim Besuch der Unternehmenswebsite auch leicht den Eindruck gewinnen, dass Tesla damit lediglich die rechtlichen Verhaltenspflichten meint und gleichzeitig den Eindruck vermittelt (vermitteln möchte?)³⁷, technisch bereits viel weiter zu sein. Immerhin verspricht Tesla, dass das Auto über einen Autopiloten verfüge, was bereits suggeriert, dass der menschliche Fahrer das Steuer übergeben und sich zurücklehnen kann.³⁸ Diese Suggestion wird noch durch ein Video verstärkt, das

³⁵ Siehe den Urteils-Auszug oben (2.2).

³⁶ Tesla Autopilot, https://www.tesla.com/de_CH/autopilot.

³⁷ Schliesslich hat der Hersteller ein Interesse daran, dass die Lenker den Autopiloten möglichst oft einsetzen, denn durch die Erfahrungen, die Tesla über das «Fehlverhalten» des Autopiloten sammelt, kann das System verbessert werden. Die Fahrer werden in den Medien deswegen zuweilen auch als Versuchskaninchen in einem gross angelegten Experiment bezeichnet, <https://www.capital.de/wirtschaft-politik/tesla>.

³⁸ Ähnlich LOHMANN/MÜLLER-CHEN (Fn. 5), S. 49.

zeigt, wie das Auto fährt, ohne dass der Fahrer zum Lenkrad greift. Das Video beginnt mit dem Hinweis «The person in the driver's seat is *only* there for legal reasons. He is not doing anything. The car is driving itself.»³⁹ Ausserdem verspricht Tesla, dass der Autopilot ein wesentlich höheres Sicherheitspotential biete als ein menschlicher Fahrer. So liess Tesla wiederholt verlauten, dass der Autopilot die Unfallrate um 40% reduziere, was so nicht stimmt.⁴⁰ Und Elon Musk kritisierte Journalisten dafür, dass sie über die Unfälle schreiben, die mit eingeschaltetem Autopilot passiert sind. Er sagte etwa: «It's really incredibly irresponsible of any journalists with integrity to write an article that would lead people to believe that autonomy is less safe, because people might actually turn it off, and then die.» Und «Writing an article that's negative, you're effectively dissuading people from using autonomous vehicles, you're killing people.»⁴¹

[Rz 29] Aus dem Urteil geht hervor, dass Tesla in seinem Bericht hervorgehoben hat, dass der Autopilot stehende Hindernisse nicht immer erkennt. Eine entsprechende Warnung findet sich auch im Handbuch von Tesla.⁴² Und tatsächlich ist dieses Jahr schon mindestens drei Mal ein Tesla im Autopilotmodus in einen stehenden Feuerwehrwagen und einmal in ein stehendes Polizeifahrzeug gekracht.⁴³ Das ist erschreckend (zumal nicht jeder Lenker vor einer Fahrt mit einem Tesla das ganze Handbuch durchlesen wird) und wird mit keinem Wort auf der Website erwähnt. Und gemäss der amerikanischen National Highway Traffic Safety Administration weist Tesla ganz generell «perhaps not as specific as it could be» auf die Systemgrenzen hin.⁴⁴ Vor diesem Hintergrund ist einer Verschuldensminderung zugunsten von L weniger zu widersprechen.

3.4. Verschiebung des Verschuldens, Verschiebung der strafrechtlichen Verantwortung?

[Rz 30] Technikvertrauen und Versprechen des Herstellers entbinden den Lenker (heute noch) nicht von seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit. Immerhin können sie sich aber – wie im vorliegenden Fall geschehen – strafmindernd auswirken. Das Verschulden und damit die Verantwortung des Fahrzeugführers scheinen also kleiner zu werden. Damit wird automatisch dem Hersteller eine (Mit-)Verantwortung für eine solche Kollision gegeben. Wenn man sich zusätzlich

³⁹ Hervorhebungen durch die Autorin. Das Video ist hier abrufbar: <https://vimeo.com/192179726>.

⁴⁰ Die Wahrheit hinter der phantastischen Unfallbilanz von Tesla, Handelsblatt 19. Mai 2018, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/statistik-die-wahrheit-hinter-der-phantastischen-unfallbilanz-von-tesla/22583820.html?ticket=ST-2347240-Sdcda4JMusLf7i9XMO9u-ap3>.

⁴¹ AARIAN MARSHALL, Tesla's Favorite Autopilot Safety Stat Just Doesn't Hold Up, <https://www.wired.com/story/tesla-autopilot-safety-statistics/>.

⁴² Tesla Model S Benutzerhandbuch, S. 88: «Der Abstandsgeschwindigkeitsregler kann nicht sämtliche Objekte erkennen. **Stehende Fahrzeuge oder andere Objekte in Ihrem Fahrstreifen werden u. U. nicht erkannt.** In manchen Situationen kann der Abstandsgeschwindigkeitsregler eventuell ein Fahrzeug, ein Fahrrad oder einen Fussgänger nicht erkennen. Wenn Sie die Vermeidung von Kollisionen ausschliesslich dem Abstandsgeschwindigkeitsregler überlassen, kann dies zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.» (Hervorhebung durch die Autorin. Das Handbuch ist abrufbar unter https://www.tesla.com/sites/default/.../Model_S_Owners_Manual_Touchscreen_de.pdf).

⁴³ Ein Tesla raste in einen Feuerwehrwagen – mal wieder, <https://www.wired.de/article/ein-betrunkenener-hat-teslas-autopilot-ueberschaetzt>.

⁴⁴ National Highway Traffic Safety Administration, Investigation PE 16-007, S. 11: «Although perhaps not as specific as it could be Tesla has provided information about system limitations in the owner's manuals user interface and associated warnings/alerts as well as a driver monitoring system that is intended to aid the driver in remaining engaged in the driving task at all times.» (abrufbar unter <https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2016/INCLA-PE16007-7876.PDF>).

vor Augen hält, dass das Auto im Autopilotmodus, wenn es kein Hindernis (bzw. ein Hindernis nicht) erkennt, automatisch auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit beschleunigt,⁴⁵ kann L dankbar sein, ist die Kollision nicht noch schlimmer verlaufen und das Bedürfnis, den Hersteller (auch) in die Verantwortung zu nehmen, steigt.⁴⁶ Auch wenn der Lenker technische Fahrhilfen nur einsetzen darf, wenn er mit ihrer Funktionsweise vertraut ist.⁴⁷

3.5. Strafrechtliche Verantwortung für Hersteller?

[Rz 31] Es stellt sich deswegen die Frage, ob man auch den Hersteller strafrechtlich für den Unfall bzw. vielmehr für die Verkehrsregelverletzung (mit-)verantwortlich machen könnte.⁴⁸ Schliesslich gibt es im Strafrecht keine Schuldkompensation. Das heisst, selbst wenn L strafrechtliche Verantwortung trägt, kann daneben auch jemand anderes strafrechtlich verantwortlich sein.⁴⁹

3.5.1. Keine Herstellerstrafbarkeit aufgrund Nichtbeherrschens des Fahrzeugs

[Rz 32] In Frage kommen die Strafbarkeit des Unternehmens oder die Strafbarkeit einer natürlichen Person, die für das Unternehmen arbeitet. Für den vorliegenden Fall käme etwa eine Leitungsperson in Frage, die betriebliche Entscheidungen trifft und entsprechende Anweisungen gibt.

[Rz 33] Die Strafbarkeit des Unternehmens ist in Art. 102 StGB geregelt. In Frage käme einzig die sogenannte subsidiäre Strafbarkeit des Unternehmens gemäss Art. 102 Abs. 1 StGB. Subsidiär bedeutet, dass eine Straftat nur dann dem Unternehmen zugerechnet wird, wenn sie wegen mangelhafter Organisation des Unternehmens keiner bestimmten natürlichen Person zugerechnet werden kann.⁵⁰ In unserem Fall also: wenn man nicht herausfindet, welche Leitungsperson für die unspezifischen Angaben zum «Autopiloten» und der damit verbundenen übersteigerten Sicherheitserwartungen der Kundschaft verantwortlich zeichnet. Dies ist höchstunwahrscheinlich, so dass eine subsidiäre Strafbarkeit des Unternehmens schon daran scheitern würde.

[Rz 34] Die Strafbarkeit der Leitungsperson dürfte aus einem anderen Grund ebenfalls scheitern: Die Beherrschungspflicht richtet sich ausdrücklich an den Lenker. Sie kann deswegen prima vista nicht von einer Leitungsperson im Hersteller-Unternehmen verletzt werden.⁵¹ Allerdings han-

⁴⁵ Dies hat die Autorin bei einer Testfahrt mit einem Tesla als Beifahrerin selbst erleben dürfen.

⁴⁶ Auch im Haftungsrecht wird prophezeit, dass künftig die Haftung des Herstellers in den Vordergrund treten dürfte (LOHMANN/MÜLLER-CHEN (Fn. 5), S. 53).

⁴⁷ Urteil des Bundesgerichts 1C_95/2014 vom 13. Juni 2014, E. 4.1. Der Lenker wäre deswegen einer Strafbarkeit auch dann nicht entgangen, wenn er nachweislich auf die Bremse gedrückt hätte, nachdem er erkannt hätte, dass das Auto beschleunigt. Denn die Baustelle war frühzeitig signalisiert und es gab genügend Gelegenheiten, die Fahrspur zu wechseln. Mithin handelte es sich beim Signalisationsanhänger nicht um ein plötzlich aus dem Nichts auftauchendes Hindernis.

⁴⁸ Zur zivilrechtlichen Haftung (insbesondere Produkthaftpflicht) siehe LOHMANN/MÜLLER-CHEN (Fn. 5), S. 53 ff.

⁴⁹ RIEDO/MAEDER, (Fn. 5), S. 94 ff.

⁵⁰ Eine Strafbarkeit des Unternehmens, die unabhängig von der Strafbarkeit natürlicher (für das Unternehmen arbeitender) Personen ist, kommt nicht in Betracht, da diese sogenannte originäre Strafbarkeit des Unternehmens auf die in Art. 102 Abs. 2 StGB aufgezählten Katalogtaten beschränkt ist und Strassenverkehrsdelikte nicht Teil dieses Katalogs sind.

⁵¹ RIEDO/MAEDER, (Fn. 5), S. 104.

delt es sich bei Art. 90 SVG nicht um ein eigenhändiges Delikt:⁵² Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist es möglich, dass Personen, die nicht massgeblich an der Führung des Fahrzeugs beteiligt sind, sich der Anstiftung, der Gehilfenschaft oder sogar der Mittäterschaft zur betreffenden Verkehrsregelverletzung durch den Lenker schuldig machen können.⁵³ Anstiftung, Gehilfenschaft und Mittäterschaft erfordern allerdings Vorsatz.⁵⁴ Dieser dürfte der Leitungsperson im Hersteller-Unternehmen schwer nachzuweisen sein bzw. man müsste zum Beispiel die irreführenden Angaben auf der Website als vorsätzliche Aufforderung zur Vernachlässigung der Beherrschungspflicht sehen. Dies scheitert daran, dass dort eben auch auf die rechtliche Pflicht des Lenkers hingewiesen wird «kontinuierlich den Fahrzeugbetrieb und den Verkehr zu überwachen und jederzeit zum Eingreifen bereit zu sein.»⁵⁵

3.5.2. Herstellerstrafbarkeit aufgrund fahrlässiger Tötung?

[Rz 35] Wäre jedoch beim Unfall nicht nur Sachschaden entstanden,⁵⁶ sondern etwa ein Bauarbeiter getötet oder verletzt worden, käme eine Strafbarkeit einer Leitungsperson im Hersteller-Unternehmen wegen fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger Körperverletzung in Frage, da der Motorwagen nicht rechtzeitig gebremst und damit fehlreagiert hätte.⁵⁷ Die Handlung könnte in der Vermarktung der Autopilotfunktion mit irreführenden und unspezifischen Angaben auf der Website «aufgrund damit geschaffener Sicherheitserwartungen»⁵⁸ bestehen oder auch, weil das Fahrsystem bekanntermassen stehende Hindernisse nicht immer erkennt. Zum Tod des Bauarbeiters bestünde auch ein natürlich kausaler Zusammenhang, denn die Vermarktung des Autopiloten hätte dazu geführt, dass L sich auf ihn verlassen hat, was zum tödlichen Unfall geführt hätte.

[Rz 36] Charakteristisch für Fahrlässigkeitsdelikte ist ausserdem die Verletzung einer Sorgfaltspflicht. Nach Art. 12 Abs. 3 StGB handelt fahrlässig, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist. Konkretisiert durch bundesgerichtliche Rechtsprechung ist ein Verhalten sorgfaltswidrig, «wenn der Täter im Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen, und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat.»⁵⁹

[Rz 37] Seitens des Herstellers war bekannt, dass der Autopilot stehende Hindernisse allenfalls nicht erkennen kann. Somit war es für den Hersteller bzw. die betreffende Leitungsperson auch

⁵² BSK SVG-Fiolka, Art. 90 N. 160.

⁵³ BGE 116 IV 71; BGE 126 IV 84.

⁵⁴ MARC FORSTER, in: Basler Kommentar Strafgesetzbuch I, 3. Aufl., Basel 2013, vor Art. 24 N. 21. Bei der Teilnahme ergibt sich das schon aus dem Gesetzeswortlaut (Art. 24 Abs. 1 und Art. 25 StGB). Anders DANIEL HÄRING, Mittäterschaft beim Fahrlässigkeitsdelikt im Strafrecht, in: *sui-generis* 2018, S. 1 ff., *passim*, insb. Rn. 24.

⁵⁵ Tesla Autopilot, https://www.tesla.com/de_CH/autopilot.

⁵⁶ Fahrlässige Sachbeschädigung ist nicht strafbar.

⁵⁷ RIEDO/MAEDER, (Fn. 5), S. 106.

⁵⁸ LOHMANN/MÜLLER-CHEN (Fn. 5), S. 49 mit Verweis auf LOHMANN (Fn. 5), S. 323 ff. Mit denselben Argumenten verklagt eine Tesla-Fahrerin in den USA das Unternehmen: <https://www.wired.de/article/frau-klagt-tesla-wegen-unfall-an>.

⁵⁹ Siehe etwa BGE 143 IV 138, E. 2.1.

vorhersehbar, dass das System, wenn es ein Hindernis nicht erkennt, den Lenker logischerweise weder rechtzeitig warnen, noch bremsen, noch die Spur wechseln wird. Somit kann ein vom System gesteuertes Fahrzeug ungebremst mit einem stehenden Hindernis kollidieren, was naturgemäss immer zu Toten und Schwerverletzten führen kann. Insbesondere würde auch kein atypischer Kausalverlauf vorliegen.⁶⁰

[Rz 38] Man könnte der Leitungsperson ausserdem vorwerfen, dass sie ihre Sorgfaltspflichten verletzt hat, indem sie ihre Instruktionspflichten dem potentiellen Kunden gegenüber verletzt hat.⁶¹ Etwa indem man argumentiert, dass die rechtlichen Hinweise und die Warnhinweise im Benutzerhandbuch durch irreführende Angaben auf der Website konterkariert würden.⁶²

3.5.3. Alleinige Strafbarkeit des Lenkers?

[Rz 39] Für die Strafbarkeit von Lenker und Leitungsperson spricht (wie gesagt⁶³), dass es im Strafrecht keine Schuldkompensation gibt und beide den Unfall mitverursacht haben. Die fehlende Schuldkompensation könnte nur durchbrochen werden, wenn die Verantwortungsbereiche klar voneinander abgegrenzt wären,⁶⁴ etwa, weil sich die Leitungsperson im Hersteller-Unternehmen auf ein erlaubtes Risiko berufen kann⁶⁵ oder erlaubterweise darauf vertrauen darf, dass sich Fahrzeuglenker trotz der unspezifischen und irreführenden Angaben zum Autopiloten an die Strassenverkehrsregeln halten und ihren gesetzlichen Pflichten – hier der Beherrschungspflicht – nachkommen. Der sogenannte Vertrauensgrundsatz wird in konstanter Rechtsprechung aus Art. 26 SVG abgeleitet,⁶⁶ ist aber auch als genereller Grundsatz im Strafrecht anerkannt.⁶⁷ Er findet jedoch keine Anwendung, wenn «nach allgemeiner Erfahrung die Möglichkeit fremden Fehlverhaltens unmittelbar in die Nähe rückt»,⁶⁸ oder wenn die Person, die sich auf den Vertrauensgrundsatz stützt, selbst unsorgfältig handelt.⁶⁹ Erstere Fallgruppe betrifft regelmässig Fälle, in denen ein Fahrzeugführer erkennt, dass ein anderer Fahrzeugführer sich sorgfaltswidrig

⁶⁰ In der strafrechtlichen Rechtsprechung wird ein atypischer Kausalverlauf nur selten bejaht (d.h. die adäquate Kausalität wird selten verneint). Siehe dazu MIRJAM ANNIKA FREI, Der rechtlich relevante Kausalzusammenhang im Strafrecht im Vergleich mit dem Zivilrecht, Zürich 2010, Rn. 125 ff. und 612. Anderer Ansicht sind hier möglicherweise MARKWALDER/SIMMLER (Fn. 5), S. 178, die eine herstellerseitige Strafbarkeit (des Programmierers) für fraglich halten, wenn der Lenker ebenfalls eine Sorgfaltspflicht verletzt. Das Drittverschulden des Lenkers könnte ihrer Meinung nach die adäquate Kausalkette unterbrechen. Siehe aber unten 3.5.3. und Fn. 69.

⁶¹ LOHMANN (Fn. 5), S. 323 ff.

⁶² Siehe oben 3.3.5.

⁶³ Siehe Fn. 49.

⁶⁴ Zur Abgrenzung der Verantwortungsbereiche siehe GÜNTER STRATENWERTH, Schweizerisches Strafrecht. Allgemeiner Teil I: Die Straftat, 4. Aufl., Bern 2011 § 16 N. 38 ff.

⁶⁵ Dies wird in der Literatur insbesondere dann angenommen, wenn das Fahrsystem fehlerfrei reagiert und trotzdem einen Unfall verursacht. Als Beispiel wird jeweils der Aschaffenburg-Fall herangezogen: Ein Lenker erlitt ein Schlaganfall und sein Auto verliess die Fahrspur. Der Spurhalteassistent führte das Auto zurück auf die Strasse, wo es eine Mutter und ihren Sohn tödlich erfasste (<https://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Schlaganfall-Ursache-fuer-toedlichen-Unfall-in-Alzenau-id18223261.html>); ERIC HILGENDORF, Automatisiertes Fahren und Strafrecht – der «Aschaffenburg-Fall», DRiZ 2018, 66 ff.; RIEDO/MAEDER, (Fn. 5), in Fn. 64).

⁶⁶ MATTHIAS RICHARD HEIERLI, Die Bedeutung des Vertrauensprinzips im Strassenverkehr und für das Fahrlässigkeitsdelikt, Zürich 1996, 120 mit Verweis auf BGE 120 IV 252 E. 2d/aa, BGE 118 IV 277 E. 4a, BGE 104 IV 30, 99 IV 175.

⁶⁷ STRATENWERTH (Fn. 64), § 16 N. 40 m.w.Nw.

⁶⁸ BGE 98 IV 275.

⁶⁹ STRATENWERTH (Fn. 64), § 16 N. 42 m.w.Nw. Anderer Ansicht sind möglicherweise MARKWALDER/SIMMLER (Fn. 5), S. 178 (siehe oben Fn. 60).

verhalten wird (z.B. durch Missachten des Vortrittsrechts). Sie ist nicht übertragbar auf eine Leitungsperson im Herstellerbetrieb, da ein Fahrzeugführer die Beherrschungspflicht erst verletzt, nachdem die Leitungsperson gehandelt hat und nicht zu einem Zeitpunkt, in dem die Leitungsperson noch reagieren kann. Die zweite Fallgruppe macht jedoch deutlich, dass auch herstellerseitig Personen strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden können, wenn man ihnen sorgfaltspflichtwidriges Verhalten nachweisen kann. Die Verletzung der Beherrschungspflicht durch den Fahrzeugführer vermag sie dann nicht zu entlasten.

4. Fazit

[Rz 40] Das – soweit ersichtlich – erste Gerichtsurteil, das sich mit der Frage auseinandersetzt, wer Schuld trägt an einem Unfall, wenn ein «Autopilot» eingeschaltet ist und es (trotzdem) kracht, ist ausserordentlich bemerkenswert, da der Richter das Vertrauen in die Technik als strafmindernden Umstand ansieht, obwohl im konkreten Fall das Vertrauen in eine noch unausgereifte Technik m.E. gerade strafehöhend berücksichtigt werden müsste. Denn gerade L als IT-Unternehmer sollte klar sein, dass der Autopilot technisch noch nicht ausgereift genug ist, dass er tatsächlich alle Verkehrssituationen selbständig meistern kann.

[Rz 41] Die strafmindernde Berücksichtigung durch den Richter könnte ausserdem ein Anzeichen dafür sein, dass sich in künftigen Urteilen (dieses oder anderer Gerichte) die Strafbarkeit auf den Hersteller oder Personen, die im Hersteller-Unternehmen arbeiten, ausdehnen oder sich mit zunehmender Fahrzeugautomatisierung gar gänzlich dorthin verschieben wird.

DR. NADINE ZURKINDEN arbeitet als Oberassistentin für Strafrecht und Strafprozessrecht am Rechtswissenschaftlichen Institut der Universität Zürich, wo sie sich unter anderem mit strafrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit Technikrisiken beschäftigt. Sie ist zudem juristische Adjunktin in der Abteilung Verkehr der Kantonspolizei Basel-Stadt.