

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abkürzungsverzeichnis | 15 |
| Teil 1: Die Mobilitätsrevolution | 21 |
| Kapitel 1: Der automatisierte Straßenverkehr | 21 |
| Kapitel 2: Der Status quo | 25 |
| Kapitel 3: Bedenken und Widerstand | 29 |
| Teil 2: Fahrerassistenzsysteme und autonomes Fahren | 33 |
| Kapitel 1: Verkehrstelematik und Fahrerassistenzsysteme | 33 |
| I. Verkehrstelematik | 34 |
| II. Fahrerassistenzsysteme | 35 |
| 1. Begriffsbestimmung und Funktion | 35 |
| 2. Systeme zur Vermeidung von Kollisionen | 39 |
| a) Brems- und Notbremsassistent | 39 |
| b) Nothalteassistent | 40 |
| c) Spurhalte- und Spurwechselassistent | 40 |
| d) Ausweich-Lenk-Assistent | 41 |
| Kapitel 2: Autonomes Fahren | 41 |
| I. Rückblick | 42 |
| II. Begriffsbestimmung | 44 |
| III. Autonom oder vollautomatisiert? | 46 |
| Teil 3: Der Notstand im Strafrecht | 51 |
| Kapitel 1: Die Bedeutung des Notstandes | 51 |
| I. Der Notstand im Verbrechenaufbau | 51 |
| II. Der Begriff des Notstands | 52 |
| III. Klassische Notstandsfälle | 53 |
| Kapitel 2: Lösungsversuche | 55 |
| I. Rechtfertigungslösungen | 56 |
| 1. Die mutmaßliche Einwilligung | 57 |
| 2. Der rechtfertigende Notstand | 59 |
| a) Aggressiv- und Defensivnotstand | 60 |
| | 9 |

| | |
|--|-----|
| b) Güter- oder Interessenabwägung | 61 |
| c) Anwendbarkeit auf Unfallalgorithmen | 62 |
| aa) Unklare Rollenverteilung | 62 |
| bb) Die Gegenwärtigkeit | 63 |
| cc) Zwangslage im eigentlichen Sinn | 66 |
| dd) Zwischenergebnis | 67 |
| 3. Rechtfertigende Pflichtenkollision | 68 |
| a) »Rechtfertigende« Pflichtenkollision im engeren Sinne | 68 |
| b) Kollision mehrerer Unterlassungspflichten | 70 |
| c) Lösungsansatz für autonome Fahrzeuge | 71 |
| aa) Nur in Unterlassungsfällen | 71 |
| (1) Abgrenzung Tun und Unterlassen | 72 |
| (2) Die Handlungsalternativen im Kollisionsfall | 74 |
| bb) Die kollidierenden Pflichten | 79 |
| 4. Das erlaubte Risiko | 83 |
| a) Grundlagen | 83 |
| b) Anwendbarkeit auf den automatisierten Straßenverkehr | 86 |
| c) Grundlage einer Gesetzgebung | 89 |
| aa) Vergleich mit Sicherheitsgurten und Airbags | 89 |
| bb) Zufall und »bewusstes« Ausweichen | 91 |
| II. Entschuldigungslösung | 93 |
| 1. Entschuldigender Notstand | 93 |
| a) Allgemein | 93 |
| b) Anwendbarkeit auf autonome Fahrzeuge | 95 |
| 2. Übergesetzlicher entschuldigender Notstand | 98 |
| a) Allgemein | 98 |
| b) Anwendbarkeit auf maschinelle Entscheidungen | 100 |
| III. Zwischenergebnis | 101 |
| | |
| Teil 4: Hierarchie für autonome Fahrzeuge | 103 |
| | |
| Kapitel 1: Güter unterschiedlichen Ranges | 103 |
| I. Bedürfnis nach »grundlegender Werteordnung« | 103 |
| II. Das Wertverhältnis der Rechtsgüter als Grundlage einer Rangordnung | 107 |
| 1. Kriterien der Einordnung | 107 |
| 2. Das Leben als absoluter »Höchstwert« | 108 |
| 3. Körperliche Unversehrtheit | 111 |
| a) Bei schweren Verletzungen | 111 |
| b) Bei leichten Verletzungen | 112 |
| 4. Sachen | 114 |

| | |
|--|-----|
| a) Körperliche Unversehrtheit und finanzielle Schäden | 115 |
| b) Tiere | 117 |
| 5. Die Regeln des Straßenverkehrs | 121 |
| a) Die Regeln des Straßenverkehrs: »Soft« oder »Hard Constraints«? | 122 |
| b) Ordnungsvorschriften gegen konkrete Beeinträchtigungen | 123 |
| III. Die Rolle der Wahrscheinlichkeit | 125 |
| 1. Die Bestimmung des Gefahrengrades | 125 |
| 2. Der Weg des geringsten Risikos? | 127 |
| 3. Grad der drohenden Gefahr und Leben | 128 |
| Kapitel 2: Güter gleichen Ranges | 132 |
| I. Allgemein | 132 |
| II. Philosophische Grundkonzepte | 132 |
| 1. Konsequentialismus | 133 |
| a) Der Zweck heiligt die Mittel? | 133 |
| b) Konsequenzen für die Entscheidung | 135 |
| 2. Deontologische Ethik | 137 |
| III. Sachwerte und sonstige »quantifizierbare Rechtsgüter« | 138 |
| IV. Leben gegen Leben | 140 |
| 1. Qualitative Unterscheidung | 140 |
| a) Anknüpfungspunkte | 140 |
| b) Rechtfertigung der Tötung »unentrinnbar verlorenen Lebens« | 142 |
| aa) Klassische Fälle | 143 |
| bb) Das Luftsicherheitsgesetz | 145 |
| (1) Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts | 145 |
| (2) Kritik an der Entscheidung | 149 |
| c) Bedeutung für qualitative Entscheidung | 150 |
| 2. Quantitative Unterscheidung | 153 |
| a) Das Kriterium der »Menge« nach heutiger Rechtslage | 153 |
| aa) Das »Unabwägbarkeitsdogma« | 154 |
| bb) Begründung des Verrechnungsverbots | 158 |
| cc) Zwischenergebnis: Ausweichen unzulässig | 161 |
| dd) Abweichendes Ergebnis bei verschuldetem Notstand? | 162 |
| (1) Die Berücksichtigung des Verschuldens | 163 |
| (2) Meinungsstand heute | 165 |
| (3) Anwendung auf Ausweichszenarien | 166 |
| b) Der Fahrer als Teil der Abwägung | 169 |
| aa) Die Möglichkeit einer Insassenprivilegierung | 169 |

| | |
|--|---------|
| bb) Rechtliche Bedenken gegen eine »Insassenprivilegierung« | 171 |
| (1) Strafbarkeit des Fahrzeugnutzers | 171 |
| (2) Der Hersteller als Teilnehmer | 172 |
| cc) Kein absoluter Schutz des Fahrers | 174 |
| Teil 5: Alternativkonzepte | 176 |
| Kapitel 1: Der »absolute« Lebensschutz | 176 |
| I. Einschränkungen im Rahmen von Notwehr und Notstand | 178 |
| 1. Das »schneidige« Notwehrrecht | 178 |
| 2. Der rechtfertigende Notstand | 180 |
| II. Der Schwangerschaftsabbruch | 181 |
| III. Am Ende des Lebens | 183 |
| IV. Zwischenergebnis | 185 |
| Kapitel 2: Reduzierung des Risikos | 186 |
| I. Vollbremsung statt Algorithmus | 186 |
| II. Risikominimierung durch »defensive Fahrweise« | 187 |
| III. Der Lösungsvorschlag von Hevelke und Nida-Rümelin | 189 |
| 1. Verlagerung des entscheidungserheblichen Zeitpunkts | 189 |
| 2. Kritik | 190 |
| Kapitel 3: »Lösung« durch Nichtregelung | 193 |
| I. Der Mensch als Rückfall-Ebene | 193 |
| II. Nichtregelung als Fall strafrechtlicher Produkthaftung? | 195 |
| 1. Allgemein | 195 |
| 2. Produkthaftung im konkreten Fall | 197 |
| Kapitel 4: Zufallsgenerator | 199 |
| I. Der Zufall in unserer Rechtsordnung | 200 |
| II. Losentscheid bei Lebensgefahr | 201 |
| 1. Losverfahren bei Fahrengemeinschaften | 201 |
| 2. Zufallsentscheidungen in der Medizin | 203 |
| a) Das Zufallsprinzip bei der Triage | 204 |
| b) Kriterium bei Organallokationen | 206 |
| III. Zufallsentscheidungen im automatisierten Straßenverkehr? | 207 |
| 1. Der Zufallsentscheid als Kopie menschlichen Verhaltens | 208 |
| 2. Bedenken gegen den virtuellen Münzwurf | 210 |
| 3. Mögliche Ausnahme | 212 |
| Kapitel 5: Lösung nach Zahlen | 214 |
| I. Quantifizierbarkeit in verschiedenen Rechtsordnungen | 215 |
| II. Das entscheidende Zahlenverhältnis | 217 |
| III. Der Faktor »Menge« im deutschen Strafrecht | 220 |
| 1. Die Zahl der Opfer im Strafrecht | 220 |

| | |
|--|-----|
| a) Qualifikationen und besonders schwere Fälle | 220 |
| aa) Die Gefährdung einer großen Zahl | 220 |
| bb) Mord de lege lata | 222 |
| cc) Mord de lege ferenda | 223 |
| b) Die Schuldschwereklausel des § 57a StGB | 225 |
| 2. Rechtfertigende Pflichtenkollision | 228 |
| a) Rechtfertigung und Unabwägbarkeit | 228 |
| b) Quantifizierung bei der Pflichtenkollision | 230 |
| IV. Zwischenergebnis | 232 |
| V. Solidarität und Verhältnismäßigkeit | 233 |
| 1. Solidarität als Bürgerpflicht | 234 |
| a) <i>Rousseaus</i> Gesellschaftsvertrag | 234 |
| b) <i>Hobbes</i> Staatstheorie | 235 |
| c) Heutiges Verständnis | 236 |
| aa) Die herrschende Ansicht | 238 |
| bb) Sympathie für das »Bürgeropfer« | 240 |
| cc) Stellungnahme | 241 |
| dd) Bedeutung für automatisierte Ausweichmanöver | 243 |
| 2. Schutz der größeren Zahl als Ausdruck der Verhältnismäßigkeit | 244 |
| VI. Zusammenfassung: Lösung nach Zahlen | 246 |
| | |
| Teil 6: Fazit | 248 |
| | |
| Kapitel 1: Zusammenfassung und offene Fragen | 248 |
| Kapitel 2: Abschließende Thesen | 250 |
| | |
| Literaturverzeichnis | 253 |
| | |
| Onlinequellen | 271 |