

7. Strafrecht/Droit pénal

7.4. Nebenstrafrecht des Bundes – allgemein/ Droit pénal accessoire de la Confédération – en général

7.4.2. Strassenverkehrsrecht/ Droit de la circulation routière

OGer ZH SU170056-O/U/ad: Strafrechtliche Erfassung versagender Assistenzsysteme im Strassenverkehr

Obergericht des Kantons Zürich, II. Strafkammer, Urteil SU170056-O/U/ad vom 20. August 2018, A. gegen *Statthalteramt Bezirk Dietikon*, einfache Verletzung der Verkehrsregeln.



ARNOLD F. RUSCH*

Wer sich beim Autofahren auf Fahrassistenzsysteme verlässt und die nötige Aufmerksamkeit missen lässt, kann sich bei einem Unfall oder einer Verkehrsregelverletzung nicht auf deren Versagen berufen.

I. Sachverhalt

Der Fahrer eines Volkswagens (nachfolgend: der Beschuldigte) prallte auf der Autobahn ins Heck eines vor ihm fahrenden Mazdas, dessen Fahrer verkehrsbedingt bis zum Stillstand abbremsen musste. Der Unfall ereignete sich, «weil der Beschuldigte infolge mangelnder Aufmerksamkeit zu spät bemerkt habe, dass die automatische Abstandsregelung seines Fahrzeugs nicht reagiert habe und statt abzubremsen, das Fahrzeug stark beschleunigt habe».¹

Das Bezirksgericht Dietikon als Vorinstanz hat den Beschuldigten am 19. September 2017 wegen einfacher Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 31 Abs. 1 SVG und Art. 3 Abs. 1 VRV (Nichtbeherrschen des Fahrzeugs) zu einer Busse von CHF 500 verurteilt. Das Obergericht des Kantons Zürich hat die dagegen erhobene Berufung mit Urteil vom 20. August 2018 abgewiesen.

II. Auszug aus den Erwägungen

«3.1. Die Verteidigung stellt sich dagegen auf den Standpunkt [...], dass keine äusseren Bedingungen vorlagen,

* ARNOLD F. RUSCH, Prof. Dr. iur., LL.M., Rechtsanwalt, Zürich.

¹ OGer ZH, SU170056-O/U/ad, 20.8.2018, E. III.1.

welche dazu geeignet waren, das einwandfreie Funktionieren des Abstandsreglers zu beeinträchtigen. Die äusseren Bedingungen seien vielmehr ideal gewesen, weshalb der Beschuldigte grundsätzlich auf ein funktionierendes Assistenzsystem habe vertrauen dürfen. Zudem sei das Assistenzsystem nicht ausgefallen. Es habe anfänglich abgebremst und damit adäquat reagiert, weshalb für den Beschuldigten nichts Aussergewöhnliches geschehen sei. Anschliessend sei es jedoch zu einer krassen Fehlinterpretation des Systems und damit zu einer plötzlichen Beschleunigung gekommen, obwohl die vorausfahrenden Fahrzeuge weiterhin gebremst hätten. Nachdem der Beschuldigte aber die gesamte Aufmerksamkeit dem massgebenden Geschehen gewidmet habe, habe er nach Beginn des Beschleunigens sofort reagiert, den Assistenten übersteuert und sofort eine Vollbremsung eingeleitet. Aufgrund der vorherigen Beschleunigung habe es trotz genügenden Abstands und voller Aufmerksamkeit nicht mehr gereicht, und es sei zur Auffahrkollision gekommen. Der Beschuldigte habe folglich die erforderliche Aufmerksamkeit walten lassen, habe sofort reagiert und sei auf die Bremse gestanden. Der Auffahrnfall sei nicht die Folge ungenügender Aufmerksamkeit, sondern aufgrund des anfänglichen Beschleunigens durch den Assistenten, welches der Beschuldigte auch durch genügende und vollumfängliche Aufmerksamkeit nicht habe verhindern können.

3.2. Der Auffassung der Vorinstanz [...], wonach de lege lata alle durch eigenes Fahren vermeidbaren Fehler von Assistenzsystemen strafrechtlich zulasten des Fahrzeugführers gehen und dieser die Verantwortung nicht an die Fahrassistenzsysteme delegieren kann, ist zu folgen. Gemäss Urteil des Bundesgerichts 1C_95/2014 vom 13. Juni 2014 muss ein Fahrzeuglenker, welcher technische Fahrhilfen einsetzt mit deren Funktionsweise vertraut sein. Bei äusseren Bedingungen, welche dazu geeignet sind, deren einwandfreies Funktionieren zu beeinträchtigen, muss der Fahrer seine Fahrweise so gestalten, dass er die Kontrolle über sein Fahrzeug auch bei einem möglichen Ausfall des Systems behält (E. 4.1.). Daraus lässt sich nicht der Umkehrschluss ziehen, wie dies die Verteidigung tut [...], dass bei perfekten äusseren Bedingungen leichtfertig auf das einwandfreie Funktionieren der Fahrhilfe vertraut werden darf. Fahrassistenzsysteme dienen lediglich der Unterstützung eines Fahrzeugführers und sind nicht dazu gedacht, diesem die Kontrolle über das Fahrzeug abzunehmen. Der Fahrzeugführer allein hat dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug nichts tut, was er nicht will (Giger, OFK-SVG, 8. Auflage 2014, Art. 31 SVG N 1). Entsprechend ist es unerheblich, ob die Bedingungen für das Funktionieren eines Assistenzsystems ideal waren oder ob dieses ordnungsgemäss funktionierte, da es in der Verantwortung des Fahrzeugführers liegt, je-

derzeit in der durch die Lage geforderte Weise raschestens auf sein Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren (BGE 76 IV 53 ff.).

3.3. Gemäss erstelltem Sachverhalt erfolgte die Auffahrkollision nachdem der vor dem Beschuldigten fahrende Personenwagen zum Stillstand kam und der Fahrassistent deshalb das Fahrzeug zunächst abbremste und anschliessend wieder beschleunigte, wobei der Beschuldigte trotz sofort eingeleiteter Vollbremsung sein Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig zum Stehen brachte. Statt selber auf das vor ihm zum Stillstand kommende Fahrzeug zu reagieren und abzubremsen, überliess er folglich die Vornahme des Bremsmanövers zunächst dem Fahrassistenten und schritt erst dann ein, als dieser das Fahrzeug fälschlicherweise wieder beschleunigte. Der Vorinstanz ist zuzustimmen, wenn sie erwägt, dass der Beschuldigte bereits in dem Moment den Fahrassistenten übersteuert und selber ein adäquates Bremsmanöver hätte einleiten müssen, als das vor ihm fahrende Auto bis zum Stillstand abbremste. Er hätte mithin so reagieren müssen, wie wenn gar kein Assistenzsystem vorhanden gewesen wäre [...]. Die Tatsache, dass der Fahrassistent überhaupt erst die Möglichkeit hatte das Fahrzeug zunächst abzubremsen und anschliessend wieder zu beschleunigen, bis der Beschuldigte schliesslich eingriff, zeigt, dass sich Letzterer leichtthin auf den Fahrassistenten verliess und der Verkehrssituation vor ihm zu wenig eigene Aufmerksamkeit schenkte, ansonsten er ja unmittelbar ein Bremsmanöver eingeleitet hätte. Damit handelte er fahrlässig.»

III. Anmerkungen

A. Einheitliche Rechtsprechung

Die strafrechtliche Beurteilung versagender Assistenzsysteme knüpft weiterhin ausschliesslich beim Lenker an. Die Kurzformel lautet: *De lege lata gehen alle durch eigenes Fahren vermeidbaren Fehler von Assistenzsystemen strafrechtlich zulasten des Fahrzeugführers.* Im vorliegenden Fall ging es um einen Abstandsassistenten. Damit verdichtet sich die Rechtsprechung zu den versagenden Assistenzsystemen, wie die nachfolgenden Urteile zeigen.

1. Obergericht Zürich, 12. Mai 2017

Am 12. Mai 2017 erging dazu bereits ein Urteil des Obergerichts Zürich. Es ging um den Fahrer eines Audi A7, der mit eingeschalteten Abstands- und Notbremsassistenten über eine Distanz von ca. 690 Metern und bei einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 114 km/h mit einem Abstand von lediglich 7,1–10,9 Metern dem vor ihm fahrenden Fahrzeug folgte. Hier kam es zu keinem Unfall,

doch konnte die Polizei das Manöver filmen. Es erging ein Urteil wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 12 Abs. 1 VRV. Auch hier hielt das Obergericht fest, dass die Technik das Verhalten des Lenkers nicht entschuldige: «Daran vermögen die im Fahrzeug des Beschuldigten eingebauten Abstands- und Notbremsassistenten (*adaptive speed*) und (*breaking guard*): Prot. I S. 15) nichts zu ändern. Seitens der Vorinstanz wurde denn auch zutreffend hervorgehoben, dass zurzeit keine Mindestanforderungen oder Grenzwerte für Notbremsassistenten oder andere Systeme definiert sind [...], was indes im Sinne der Verkehrs- wie auch Rechtssicherheit erforderlich wäre. Die strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen schreiben denn auch nach wie vor die permanente Beherrschung des Fahrzeugs vor (Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 3 VRV). Alle durch eigenes Fahren vermeidbaren Fehler der Assistenzsysteme gehen deshalb strafrechtlich zu Lasten des Lenkers (Lohmann/Rusch, Fahrassistenzsysteme und selbstfahrende Fahrzeuge im Lichte von Haftpflicht und Versicherung in: HAVE 4/2015, S. 350 m.w.H.).»²

2. Regionalgericht Emmental-Oberaargau, 30. November 2017

Ein weiteres Urteil fällt das Regionalgericht Emmental-Oberaargau.³ Ein Tesla-Fahrer prallte auf der Autobahn mit 100 km/h ungebremst in einen gut sichtbaren und schon 500 Meter vorher angekündigten Signalisationsanhänger. Dabei vertraute er vollumfänglich den Funktionen «*Autosteer*» und «*Traffic-Aware Cruise Control*», ohne sich dem Verkehr zu widmen. Das Gericht verurteilte den Tesla-Fahrer wegen grober Verkehrsregelverletzung: «Die technischen Hilfssysteme [...] entbinden den Beschuldigten somit nicht von den Pflichten, die er als Fahrzeugführer hat [...]. 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.»⁴ Bei der Strafzumessung hielt das Gericht Folgendes fest: «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.»⁵ Diese letzte Erwägung zur Strafzumessung ist äusserst fragwürdig: Richtig wäre es, den Lenker aufgrund seiner naiven Technikgläubigkeit härter zu bestrafen.⁶

3. Bundesgericht, 13. Juni 2014

In einem früheren Urteil hielt das Bundesgericht *obiter* – es ging eigentlich um einen Führerausweisentzug aufgrund eines strafrechtlich bereits beurteilten Unfalls – fest, dass man so fahren müsse, dass das Fahrzeug auch bei einem Ausfall der Assistenzsysteme beherrschbar bleibe. Es ging um einen Mercedes E 250, der bei widrigen Strassenverhältnissen, übersetzter Geschwindigkeit, abgefahrenen Reifen und ausgefallenem ESP («Fahrhilfesystem») ins Schleudern geriet.⁷

B. Weiterführende Gedanken

Aus dieser Rechtsprechung lässt sich ableiten, dass auch das *fahrlässig nicht wieder eingeschaltete* Assistenzsystem nicht entschuldigend wirkt. Ein solcher Fall hat sich in Deutschland ereignet. Der Lenker hat das Stabilitätsprogramm ESP *leicht fahrlässig* nicht wieder eingeschaltet – dennoch hat er den Unfall bei einem deshalb aus dem Ruder geratenen Kavalierstart *grob fahrlässig* verursacht.⁸

⁵ Regionalgericht Emmental-Oberaargau (FN 3), E. IV.2.2.

⁶ GL.M. ZURKINDEN (FN 3), N 20 ff. und 40.

⁷ BGer, 1C_95/2014, 13.6.2014, E. 4.1: «Wer technische Fahrhilfen wie Spurassistenten oder Nachfahrtempomaten einsetzt, muss mit ihrer Funktionsweise vertraut sein. Bei äusseren Bedingungen – z.B. schneebedeckter Fahrbahn – die geeignet sind, deren einwandfreies Funktionieren zu beeinträchtigen, muss er seine Fahrweise so gestalten, dass er die Kontrolle über sein Fahrzeug auch bei einem möglichen Ausfall des Systems behält. Beim hier zu beurteilenden Vorfall hat der Beschwerdeführer nach seinen eigenen Angaben gegenüber der Polizei die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren, als es nach dem Ausfall eines Fahrhilfesystems nach links ausbrach, was er durch eine Lenkbewegung nach rechts ausgleichen wollte. Diese Richtungskorrektur ist in Anbetracht der Umstände – (überhöhte) Geschwindigkeit, abgefahrener Pneu hinten rechts, Schneematsch auf der Strasse – offensichtlich zu brüsk ausgefallen und hat den Wagen ins Schleudern gebracht. Das muss sich der Beschwerdeführer als Verkehrsregelverletzung bzw. als Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften anlasten lassen.»

⁸ OLG Hamm, 20 U 218/06, 10.8.2007, E. II.1b, in: NJW-RR 2008, 285: «Schliesslich entlastet es den Zeugen C auch nicht, dass er sich wie er in seiner Vernehmung zur Entschuldigung angeführt hat auf die ordnungsgemässe Funktion des ESP verliess, das er allerdings einzuschalten vergessen hatte. Von einem Kraftfahrer ist zu erwarten, dass er mit der gebotenen Konzentration und stets mit einer Geschwindigkeit fährt, in der er das Fahrzeug zu beherrschen vermag. [...] Erst der von dem Zeugen C durchgeführte Rennfahrerstart führte dazu, dass das Fahrzeug ausser Kontrolle geriet. Ein solch äusserst riskantes und auch andere Verkehrsteilnehmer gefährden-

² OGer ZH, SB170053, 12.5.2017, E. 2.5.

³ Regionalgericht Emmental-Oberaargau, PEN 1716 DIP, 30.11.2017, besprochen durch NADINE ZURKINDEN, Vertrauen in Fahrzeugautomatisierung als strafmindernder Umstand?, Jusletter vom 3.12.2018.

⁴ Regionalgericht Emmental-Oberaargau (FN 3), E. III.1.

Ausnahmen bleiben dennoch denkbar, namentlich bei *nicht übersteuerbaren Assistenzsystemen*. Folgendes Beispiel kann dies erläutern: Ein Notbremsystem reagiert auf der Autobahn aufgrund eines plötzlich durch Insekten verdreckten Sensors fehlerhaft und leitet unvermittelt eine unfallverursachende Notbremsung ein. Dies wäre eigentlich ein Unfall, der sich ohne Assistenzsystem hätte verhindern lassen. «Eigenes Fahren» im Sinne der oben genannten Kurzformel lag jedoch ebenfalls vor, vielleicht sogar eigenes *aufmerksames* Fahren. Der Schlüssel zur Lösung liegt im geltenden Zulassungsrecht. Wenn dieses System eine Zulassung hat, muss man auch damit fahren dürfen.⁹ Das Notbremsystem ist nicht übersteuerbar und damit eigentlich nicht zulassungsfähig. Weil es aber auf eine Situation ausgerichtet ist, in der man die Kontrolle über das Fahrzeug ohnehin schon verloren hat, steht dessen Zulässigkeit ausser Frage.¹⁰ Umgekehrt kann bei Zulässigkeit dieses Systems eine nicht übersteuerbare Fehlfunktion, die sich trotz voller Aufmerksamkeit des Lenkers ergeben hat, keine Schuld desselben begründen.¹¹ Bei solchen Unfällen wäre allenfalls die strafrechtliche Produkthaftpflicht einschlägig.¹² Eine ähnliche Situation liegt vor, wenn das Fahrzeug ins Schleudern gerät, weil der Lenker in einer Notsituation voll bremsst, das Antiblockiersystem jedoch ausfällt und so die Lenkbarkeit des Fahrzeugs nicht sicherstellt. Man könnte dem Lenker keinen Vorwurf machen, nicht wie früher mit der Bremse «gestottert» oder «gepumpt» zu haben – das macht und lernt heutzutage niemand mehr. Im Gegenteil –

es hätte bei funktionierendem Antiblockiersystem sogar negative Konsequenzen.

Die Rechtsprechung zu den versagenden Assistenzsystemen ist zwar richtig und begrüssenswert. Dennoch birgt sie *Gefahren* für die Automobilisten. Diese verlassen sich immer stärker auf Assistenzsysteme, indem sie einen forschen Fahrstil wählen und ihre Aufmerksamkeit dem Telefon oder anderen Ablenkungen zuwenden.¹³ Was bringt ein Autopilot, wenn man weiterhin die Aufmerksamkeit ungeteilt dem Verkehr widmen muss? Hat sich ein Vertrauen in die Assistenzsysteme entwickelt, leidet die Aufmerksamkeit fast schon zwangsläufig. Dennoch entlastet dies den Lenker entgegen mehrerer Lehrmeinungen nicht von einer ständigen Kontrolle des Verkehrs.¹⁴ Es entlastet den Lenker auch nicht davon, den Abstand zu wählen, bei dem er auch ohne Hilfe des Assistenten noch rechtzeitig bremsen könnte.¹⁵ Auch verschuldensmindernd sollte dies keine Berücksichtigung finden. Im Gegenteil – naive Technikgläubigkeit sollte eine verschärfte Bestrafung nach sich ziehen,¹⁶ denn die Technik ist *haarsträubend unausgereift*: Gewisse Autopiloten vermögen offenbar stehende Objekte auf der Fahrbahn (!) nicht zu erkennen.¹⁷ Angesichts der geltenden Schweizer Rechtslage ist für solche Relativierung

des Fahrmanöver ist nicht nur objektiv vorwerfbar, sondern auch in subjektiver Hinsicht nicht zu entschuldigen. Die Ausstattung eines Fahrzeugs mit einem ESP, das durch gezieltes Bremsen einzelner Räder oder durch Drosselung der Motorleistung ein Schleudern des Fahrzeugs in Grenzbereichen verhindern soll, gibt keinen Freibrief für ein Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit. In der konkreten Abbiegesituation (doppelte Linksabbiegerspur) war es nicht zu entschuldigen, dass der Zeuge C sein Fahrzeug aus dem Stand in eine Grenzsituation hinein beschleunigte, die er nicht beherrschen konnte und die wenn überhaupt nur durch einen Eingriff des ESP hätte gemeistert werden können.»

⁹ MELINDA FLORINA LOHMANN/ARNOLD F. RUSCH, Fahrassistenzsysteme und selbstfahrende Fahrzeuge im Lichte von Haftpflicht und Versicherung, HAVE 2015, 349 ff., 350.

¹⁰ FABIAN SCHMID/RUEDI MATTI, Assistenzsysteme – Führerausweisentzug bei Chauffeuren – Zeitzuschlag für Nachtarbeit, in: René Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, Bern 2012, 563 ff., 571; MELINDA FLORINA LOHMANN, Automatisierte Fahrzeuge im Lichte des Schweizer Zulassungs- und Haftungsrechts, Diss. St. Gallen, Baden-Baden 2016, 80 f.

¹¹ Vgl. LOHMANN (FN 10), 184.

¹² MELINDA FLORINA MÜLLER, Roboter und Recht, AJP 2014, 595 ff., 605; GÜNTHER M. SANDER/JÖRG HOLLERING, Strafrechtliche Verantwortlichkeit im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren, NSSt 2017, 193 ff., 197 ff.

¹³ Vgl. dazu anschaulich Regionalgericht Emmental-Oberaargau (FN 3), E. II.2.2 und IV.2.2.2.

¹⁴ Vgl. WOLFGANG WOHLERS, Individualverkehr im 21. Jahrhundert: das Strafrecht vor neuen Herausforderungen, BJM 2016, 113 ff., 120: «Dies hat dann aber lediglich zur Folge, dass man eine ständige Kontrolle nicht mehr wird verlangen können; es wird aber keine vollständige Entlastung allein mit der Begründung erfolgen können, dass das System sonst seinen ihm zugeordneten Wert verliert», und YVAN JEANNERET, Les aspects pénaux des véhicules automobiles sans conducteur, in: Franz Werro/Thomas Probst (Hrsg.), Journées du droit de la circulation routière, Bern 2016, 21 ff., 33: «En revanche, s'il s'agit d'un système qui régule intégralement la vitesse en fonction du véhicule qui précède, voire même qui commande également les roues directrices, il n'apparaît pas raisonnable d'exiger du conducteur qu'il reste en permanence sur le qui-vive, afin de pouvoir intervenir manuellement sur la conduite du véhicule. Il doit exister une sorte de principe de la confiance à l'égard de dispositifs dont la fiabilité est attestée par le fait que l'autorité compétente les a homologués et, partant, en a autorisé l'installation et l'utilisation. A défaut, cela reviendrait à annihiler toute utilité aux dispositifs automatiques, puisque le conducteur resterait toujours, à titre subsidiaire, responsable individuellement de la conduite du véhicule, quoi que fassent les dispositifs automatiques. Toutes ces considérations supposent évidemment que le conducteur utilise les dispositifs de manière adéquate et conforme aux instructions avec lesquelles le conducteur doit se familiariser avant de les utiliser.»

¹⁵ A.M. LOHMANN (FN 10), 178: «So darf er bei aktiviertem ACC mit Bremsfunktion einen – gegenüber dem manuellen Modus geringeren – Abstand wählen, der die gesteigerte Bremsfähigkeit des Systems berücksichtigt.»

¹⁶ G.L.M. ZURKINDEN (FN 3), N 27 und 40.

¹⁷ Regionalgericht Emmental-Oberaargau (FN 3), E. II.1.5.

gen ohnehin kein Raum.¹⁸ Die strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen schreiben nach wie vor die permanente Beherrschung des Fahrzeugs mit ebensolcher Aufmerksamkeit vor (Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 3 VRV).

Anders ist die Rechtslage in Deutschland – allerdings nur im Bereich des zukünftigen, hochautomatisierten Fahrens.¹⁹ Dort hat der Gesetzgeber die Normen angepasst, die eine geminderte Aufmerksamkeit vorsehen. Diese Regeln stehen seit dem 21. Juni 2017 in Kraft:

§ 1b Strassenverkehrsgesetz (BRD): Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

- (1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäss § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.
- (2) Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,
 1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder
 2. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemässe Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.

¹⁸ Vgl. MELINDA FLORINA LOHMANN, Erste Barriere für selbstfahrende Fahrzeuge überwunden – Entwicklungen im Zulassungsrecht, N 17, Internet: <https://sui-generis.ch/article/view/sg.17/289> (Abruf 8.12.2018); vgl. MARC THOMMEN, Strafrechtliche Verantwortlichkeit für autonomes Fahren, Strassenverkehr 2018, 22 ff., 26 f.

¹⁹ Zum Stand der Arbeiten in der Schweiz siehe THOMMEN (FN 18), 27, der in der deutschen Novelle keine Reduktion der Vorsichtspflichten sieht (28).