

Inhaltsverzeichnis

Präambel	VII
Vorwort	IX
Literatur- und Abkürzungsverzeichnis	XV
Einleitung	1
I Teil: philosophischer Teil	7
§ 1 Einleitung Teil I	9
§ 2 Achilles und die Schildkröte	11
§ 3 Akrasia	13
I. Akrasia – bitte was?	13
II. Normativität der Akrasia	14
A. Akrasia	14
1. Die selbstbestimmte Schildkröte	14
2. Das Kamel, das bei Rot über die Ampel lief	16
B. Weakness of will	18
1. Donald liegt im Bett	19
2. Der depressive Sam und der kanufahrende Jones	21
C. Weakness of will mit oder ohne Akrasia	23
1. Die viktorianische Dame Christabel	23
2. Matt und Joes Neujahrsvorsätze	25
§ 4 Handlungstheoretisches Dilemma	28
I. Normative und moralische Abgrenzung	28
II. Akrasia als Dilemma	29
§ 5 Praktische Rationalität	32
I. Rationalität bei BROOME und BLACKBURN	32
A. Rationalität	32
B. Normative Zusammenhänge am Beispiel theoretischer Rationalität . .	33
C. Praktische Rationalität	35
D. Die Schildkröte	37
II. Akrasia, eine eigene Definition	41
III. Die Rationalität der Akrasia	44
IV. Strafrechtlich-handlungstheoretische Anwendung	47
II Teil: rechtlicher Teil	51
§ 6 Einleitung Teil II	53
§ 7 Automatisierte Fahrzeuge im technischen Sinn	56
I. Technische Terminologie	56
II. Technische Begriffsbestimmung und Automatisierungsstufen	57
A. Begriffsbestimmung	57

	B. Automatisierungsstufen	58
§ 8	Das Beherrschen des Fahrzeugs im SVG	65
	I. Funktion des SVG	65
	II. Bedeutung von Art. 31 Abs. 1 SVG	65
	A. Zustand des Fahrzeugführers	67
	B. Verhalten des Fahrzeugführers	67
	1. Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers	67
	2. Reaktionsfähigkeit und Reaktionszeit	69
	3. Verrichtungen und Nebenbeschäftigungen am Beispiel des Mobiltelefons	70
	III. Bedeutung internationaler Übereinkommen für automatisiertes Fahren	73
	A. Obligatorische Assistenzsysteme	74
	B. Besondere Bestimmungen für automatisierte Fahrzeuge	75
	C. Anpassungen des Wiener Übereinkommens	75
§ 9	Die SVG-Teilrevision vom 17. März 2023	79
	I. Vernehmlassungsverfahren der Teilrevision	79
	II. Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes	80
	III. Parlamentarische Beratungen der Teilrevision im National- und Ständerat	82
	A. Parlamentarische Vorarbeiten in der KVF-N und KVF-S	84
	1. Geltung des Wiener Übereinkommens	84
	2. Verantwortung der Fahrzeugführer	85
	IV. Systematik	86
	V. Motorfahrzeuge	86
	VI. Art. 25a nSVG	86
	VII. Art. 25b Abs. 1 nSVG	87
	VIII. Verordnung über das automatisierte Fahren	89
§ 10	Automatisiertes Fahren im rechtlichen Sinn	91
	I. Juristische Begriffsbestimmung	91
	II. Adressaten automatisierter Fahrzeuge	93
	A. Fahrzeugführer	94
	B. Fahrzeugführer bei deaktiviertem ADS	95
	C. Fahrzeugführer bei aktiviertem ADS	96
	D. Passagier als Nutzer	99
§ 11	Handlung	100
	I. Handlung und Unterlassung	100
	II. Funktionale Definition von Maschinen	102
	III. Maschinen als Hilfsmittel	106
	IV. Maschinen sind keine Adressaten	108
§ 12	Das Dilemma der Verantwortung	113
	I. Grenzen der Argumentation hinter der SVG-Teilrevision	113
	A. Verkehrssicherheit	113
	B. Menschliches Fehlverhalten	116
	C. Mobilitätsgewinn	119
	D. Produktivitäts- und Komfortgewinn für den Nutzer	120
	E. Infrastruktur	121

Inhaltsverzeichnis	XIII
F. Soziale Akzeptanz	121
II. Strafrechtliche Verantwortungslücke	122
A. Ambivalente Definition	123
B. Verantwortungslücke	124
III. Strafrechtliches Dilemma statt ethisches Dilemma	127
§ 13 Strafrechtliches Dilemma beim automatisierten Fahren	131
I. Strafrechtliche Verantwortung des Fahrzeugführers	132
A. Abstraktes Gefährdungs-Unterlassungsdelikt	132
B. Adressat	134
C. Garantenstellung	135
D. Hypothetischer Kausalzusammenhang	136
E. Fahrlässiges Unterlassungsdelikt	137
F. Schuld	139
G. Konklusion: eine Verantwortungslücke, die nach einem fahrlässigen Unterlassungsdelikt aussieht	140
II. Strafrechtliches Dilemma beim automatisierten Fahren	141
§ 14 Schlussfolgerung	145