Hardy Landolt
Manfred Dähler (Hrsg.)

JAHRBUCH ZUM STRASSENVERKEHRSRECHT 2025

DIKE

Hardy Landolt / Manfred Dähler (Hrsg.)

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2025

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2025

Redaktion

RA lic. iur. Manfred Dähler
Prof. Dr. iur. Hardy Landolt
(Vorsitz, Herausgeber)

Dipl. phys. ETH Jörg Arnold
Dr. phil. Jacqueline Bächli-Biétry
Prof. Dr. iur. Andreas Eicker
Dr. med. Bruno Liniger
Dipl. phys. UniBe Bettina Zahnd

DIKE

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist weltweit urheberrechtlich geschützt. Insbesondere das Recht, das Werk mittels irgendeines Mediums (grafisch, technisch, elektronisch und/oder digital, einschliesslich Fotokopie und Downloading) teilweise oder ganz zu vervielfältigen, vorzutragen, zu verbreiten, zu bearbeiten, zu übersetzen, zu übertragen oder zu speichern, liegt ausschliesslich beim Verlag. Jede Verwertung in den genannten oder in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf deshalb der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlags.

© 2025 Dike Verlag AG, Zürich/St. Gallen
ISBN 978-3-03891-803-5

Dike Verlag AG · Weinbergstrasse 41 · 8006 Zürich
www.dike.ch · info@dike.ch

Fahrzeugautomatisierungsstufe 3 – eine Strafbarkeitsfalle für die Fahrzeugführenden?

Sylvia Meyer* / Nadine Zurkinden**

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung 36
II. Fahrzeugautomatisierungsstufe 3 und die Versprechen der Fahrzeughersteller 37
A. Stufe-3-Fahrzeugsysteme 38
B. UN-Reglement Nr. 157 40
C. Versprechen der Fahrzeughersteller 42
III. Strafbarkeitsfalle für Fahrzeugführende? 43
A. Mögliche Fallstricke für Fahrzeugführende 44
B. Verhaltens- und Sorgfaltspflichten der Fahrzeugführenden 45
1. Meilensteine im Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr 46
2. Vorgaben im Schweizer Recht ***de lege lata*** 47
3. Schweiz, ***quo vadis***? Entlastung nach dem Verordnungsentwurf über das automatisierte Fahren? 48
C. Strafrechtliche Verantwortungsbegrenzung 50
IV. Fazit: Strafbarkeitsfalle? 52
V. Literaturverzeichnis 53

Abstract

Fahrzeuge mit Autobahnpiloten der Fahrzeugautomatisierungsstufe 3 befinden sich bereits im Verkehr. In der Schweiz dürfen diese Autobahnpiloten aber de lega lata nicht so genutzt werden, wie dies teilweise von den Herstellern in Werbeclips versprochen wird, was wohl den wenigsten Fahrzeugführenden

---

* Dr. iur., Volontärin beim Rechtsdienst von Regierungsrat und Landrat, Kanton Basel-Landschaft.

** Prof. Dr. iur., Assistenzprofessorin für Strafrecht und Strafprozessrecht unter besonderer Berücksichtigung des Internationalen Strafrechts und des Wirtschaftsstrafrechts, Rechtswissenschaftliche Fakultät, Universität Zürich.

Beitrag im Anschluss an das von Nadine Zurkinden an der 13. Zürcher Tagung zum Strassenverkehrsrecht vom 4.9.2024 gehaltene Referat. An dieser Stelle möchten wir den Organisatoren der Tagung, den Herausgebern des Jahrbuchs zum Strassenverkehr sowie der Digital Society Initiative der Universität Zürich herzlich danken, die den Vortrag an der Zürcher Tagung zum Strassenverkehrsrecht und diese Publikation ermöglicht haben.

bewusst sein dürfte. Auch die im Schweizer Strassenverkehrsrecht vorgesehene Entlastung der Fahrzeugführenden, die solche Autobahnpiloten nutzen, bleibt in einem sehr engen Rahmen. So ist beispielsweise nicht klar, ob den Fahrzeugführenden künftig erlaubt wäre, hinter dem Steuer Zeitung zu lesen, oder ob sie dabei in eine Strafbarkeitsfalle tappen.

I. Einleitung

1 Fahrzeugführende werden schon seit vielen Jahren bei der Lenkung ihres Fahrzeugs durch verschiedene Assistenz- und Automatisierungssysteme unterstützt.[1] Müdigkeitsassistenten warnen beispielsweise vor Müdigkeit, Parkassistenten machen die Fahrzeugführenden durch akustische Signale auf allfällige Hindernisse in einer Parklücke aufmerksam, Spurhaltesysteme unterstützen sie bei der Spurführung ihres Fahrzeugs auf der Autobahn oder führen diese auf der Autobahn im Stau selbstständig.[2] Eine gängige Einteilung der verschiedenen Assistenz- und Automatisierungssysteme erfolgt aufgrund ihrer technischen Merkmale und des Ausmasses ihrer Unterstützung resp. Ersetzung des menschlichen Fahrzeugführenden in Fahrstufen («level»).[3] Sogenannte Stufe-3-Systeme können die Fahrzeugsteuerung zeitweise selbstständig übernehmen, wobei die Fahrzeugführenden aus technischer Sicht das System zwar nicht mehr aktiv überwachen, aber weiterhin bereit bleiben müssen, einer Übernahmeaufforderung nachzukommen und das Fahrzeug wieder selbst zu steuern.[4] Rechtlich stellt sich indes die Frage, ob eine Übergabe der Fahrzeugführung an ein Automatisierungssystem überhaupt erlaubt ist oder ob sich die Fahrzeugführenden in eine Strafbarkeitsfalle begeben, wenn sie sich ihrem Mobiltelefon widmen oder einen Film schauen, während sie etwa von ihren Autobahnpiloten chauffiert werden.

2 Die folgenden Ausführungen widmen sich der Frage, ob Stufe-3-Systeme eine Strafbarkeitsfalle für die Fahrzeugführenden darstellen. Einer Erläuterung der technischen Stufen der Fahrautomatisierung – was ist gemeint mit Stufe-3? (II.A., Rn 4 ff.) – folgen Ausführungen zum als Meilenstein bezeichneten UN-Reglement Nr. 157, das auf Stufe der UN erstmals technische Voraussetzungen für Stufe-3-Systeme vorgibt und damit den Weg für die Zulassung von Stufe-3-Autobahnpiloten freigemacht hat (II.B., Rn 8 ff.). Zwei Fahrzeughersteller haben bereits Autos mit solchen Autobahnpiloten in den

---

1 Vgl. Gless, 337 ff.; Wohlers, BJM 2016, 114 f.
2 Vgl. Thommen / Matjaz, 286 ff.
3 Vgl. Worpenberg, 100.
4 Vgl. Hilgendorf, 356; Hessel / Leffer / Potel, InTeR 2020, 209 f.

Verkehr gebracht und bei Inbetriebnahme Zeitgewinn für Nebentätigkeiten versprochen (II.C., Rn 11 ff.). Ob sich daraus eine Strafbarkeitsfalle für Fahrzeugführende ergibt, die solche Autobahnpiloten aktivieren, und was weitere Fallstricke sind, wird im Folgenden ebenfalls ausgeführt (III.A., Rn 16 ff.). Kommt es beim Einsatz eines Stufe-3-Systems zu einer Kollision, aufgrund derer Personen getötet oder verletzt werden, sind für die Beurteilung einer allfälligen Strafbarkeit der Fahrzeugführenden deren Sorgfaltspflichten relevant, die sich aus dem internationalen und nationalen Recht ergeben (III.B., Rn 20 ff.). Strafrechtliche Verantwortung ist indes nicht grenzenlos, und somit darf nicht jeder Unfall *per se* eine Strafbarkeit der Fahrzeugführenden begründen (III.C., Rn 29 ff.). Zum Schluss steht ein Fazit zur Frage, ob Stufe-3-Systeme denn nun eine Strafbarkeitsfalle für Fahrzeugführende darstellen (IV., Rn 32 ff.).

2a Der vorliegende Beitrag basiert auf der Rechtslage per Ende November 2024. Die *Verordnung über das automatisierte Fahren* (VAF; SR 741.59), die *zur Zeit der Abfassung dieses Beitrags erst als Vorentwurf vorlag (VE-AFV,* vgl. dazu Rn 26 ff.), ist zusammen mit den neuen Art. 25*a*–25*h* SVG per 1.3.2025 in Kraft getreten, weshalb eine entsprechende Aktualisierung nicht mehr möglich ist. Vgl. zur VAF aber die Verordnung selbst sowie die Erläuterungen dazu im Internet: https://www.astra.admin.ch und dort Eingabe im Suchfeld: «Erläuterungen VAF» (Abruf 1.5.2025). Art. 22 Abs. 3 VE-AFV entspricht im Wesentlichen dem nunmehrigen Art. 23 Abs. 4 VAF. Hingewiesen sei sodann auf die Strafbarkeitsbestimmungen in Art. 49 VAF, namentlich dessen Abs. 1: «Die Strafbarkeit der Verletzung der Pflichten der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers nach Artikel 23 richtet sich nach Artikel 90 SVG.»

II. Fahrzeugautomatisierungsstufe 3 und die Versprechen der Fahrzeughersteller

3 Es besteht bereits eine Vielzahl an Fahrsystemen, welche die Fahrzeugführenden in der Ausführung der Fahraufgabe unterstützen oder teilweise gar ersetzen.[5] Die verschiedenen Systeme können anhand ihrer technischen Ausprägungen in verschiedene Stufen unterteilt werden (Rn 4 ff.). Von dieser technischen Einteilung zu unterscheiden sind rechtliche Vorgaben, die Anforderungen sowohl an den Sicherheitsstandard der Systeme als auch an das Verhalten der Fahrzeugführenden stellen (Rn 8 ff.). Die Hersteller der Systeme werben mit der Automatisierung des Fahrens als Mittel zur Verringerung von Unfällen und versprechen eine Erhöhung von Komfort und Produktivität, weil die Fahrzeugführenden weniger aktive Fahrzeit hinter dem Steuer ver-

[5] Siehe Leonhardt, N 18 ff.

bringen müssen (Rn 11 ff.). Dem Versprechen der Hersteller, dass die Fahrzeugführenden, während das System das Fahrzeug steuert, Filme schauen können, stehen jedoch rechtliche Vorgaben entgegen.

A. Stufe-3-Fahrzeugsysteme

4 Das ASTRA hat eine Einteilung verschiedener Fahrzeugsysteme anhand der Norm SAE J3016 übernommen.[6] Die Norm wurde von SAE International erlassen, einem Verband für Technik und Wissenschaft, der Normen erlässt, welche Systeme anhand ihrer technischen Funktionsfähigkeit in verschiedene Stufen einteilen.[7] Die SAE Norm J3016 unterscheidet fünf Stufen der Automatisierung (bzw. sechs Stufen, wenn man Stufe 0 dazuzählt): Die SAE-Stufe 0 umfasst Systeme, die Fahrzeugführende warnen (z.B. vor Vorgängen im toten Winkel) oder nur in bestimmten Momenten eingreifen (z.B. Notbremssysteme).[8] SAE-Stufe 1 bezeichnet die funktionsspezifische Automatisierung, wobei ein System mindestens eine Steuerungsfunktion ausführt, etwa ein adaptiver Tempomat.[9] Demgegenüber können Systeme der SAE-Stufe 2 die Fahraufgabe für eine gewisse Zeit oder in spezifischen Situationen übernehmen, wobei die Fahrzeugführenden das System andauernd überwachen und nötigenfalls eingreifen müssen.[10] Ein Beispiel dafür sind Parkassistenten, die den Fahrzeugführenden beim Parkieren die Fahrzeugführung abnehmen können.[11] Auch SAE-Stufe-3-Systeme können zeitweise in spezifischen Situationen die Fahraufgabe selbstständig übernehmen, müssen dabei aber von den Fahrzeugführenden nicht mehr andauernd überwacht werden.[12] Ein Beispiel für ein Stufe-3-System ist ein Autobahnpilot, der auf einem bestimmten Autobahnabschnitt selbstständig die Fahrzeugführung innehat.[13] Dabei müssen die Fahrzeugführenden bereit bleiben, die Fahrzeugführung wieder zu übernehmen, entweder wenn das System sie dazu auffordert oder wenn es offensichtlich einen Fehler macht.[14] Auch Stufe-4-Systeme

---

6 Internet: https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/stufen-der-automatisierung.html (Abruf 26.11.2024).

7 Vgl. SAE J3016 Norm, Internet: https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic (Abruf 26.11.2024).

8 Vgl. SAE J3016, 2021, Internet: https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update (Abruf 26.11.2024).

9 Vgl. SAE J3016 Norm, Internet: https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic (Abruf 26.11.2024); Kleinschmidt / Wagner, N 20.

10 Leonhardt, N 19.

11 Vgl. SAE J3016 Norm, Internet: https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic (Abruf 26.11.2024).

12 Vgl. Kleinschmidt / Wagner, N 20.

13 Vgl. Huonder / Raemy, 58.

14 Vgl. Will, NZV 2020, 163.

können in einem spezifischen Anwendungsfall vollständig die Fahrzeugsteuerung übernehmen und – im Gegensatz zu Stufe-3-Systemen – stets einen risikominimalen Zustand herbeiführen, wenn die Fahrzeugführenden nicht auf eine Übernahmeaufforderung reagieren oder wenn eine Gefahr auftritt.[15] Bei einem risikominimierenden Manöver bringt das System das Fahrzeug in einen sicheren Zustand, etwa durch einen Stillstand am Strassenrand.[16] Im Gegensatz zu Stufe-3-Systemen müssen Stufe-4-Systeme bei Ausfall oder Störung des Systems ohne Eingreifen der Fahrzeugführenden durch ein risikominimierendes Manöver eine hinreichende Sicherheit herbeiführen können.[17] Aus technischer Sicht nimmt demnach die Wichtigkeit einer aufmerksamen und eingriffsbereiten fahrzeugführenden Person mit zunehmender SAE-Stufe ab.[18] Systeme der Stufe 5 können vom Beginn bis zum Ende einer Fahrt die Fahrzeugsteuerung ausführen, wobei die Fahrzeugführenden aus technischer Sicht keine Fahraufgaben mehr übernehmen müssen.[19] Theoretisch ist damit bei Stufe-5-Systemen weder Lenkrad noch Gas- und Bremspedal nötig, denn die Fahrzeugführenden werden zu Passagieren.[20]

Welche Fahraufgaben Systeme – unabhängig ihrer SAE-Stufe – übernehmen können, bestimmt deren Betriebsbereich (Operational Design Domain, abkürzt als ODD).[21] Die ODD legt die Betriebsbedingungen fest, für die ein automatisiertes Fahrzeugsystem entwickelt wurde, also die Umgebungsbedingungen, Ort und Tageszeit sowie weitere Verkehrs- oder Strassenbedingungen, unter denen ein System die Fahraufgabe übernehmen kann.[22] Sobald ein Fahrzeugsystem die Grenzen seiner ODD erreicht, fordert es die Fahrzeugführenden zur Übernahme der «dynamischen Fahraufgabe» (Dynamic Driving Task) auf.[23] Der Begriff der «dynamischen Fahraufgabe» bezeichnet die operativen Echtzeitaufgaben, die zum Betrieb eines Systems im Strassenverkehr benötigt werden, was etwa die Steuerung und Beschleunigung, das Blinken sowie die Reaktion auf das Umfeld durch entsprechende Fahrmanöver erfasst.[24] 5

Zusammenfassend können Stufe-3-Systeme in deren Betriebsbereich die Fahrzeugsteuerung vollständig ausführen und müssen aus technischer Sicht grundsätzlich nicht mehr andauernd von den Fahrzeugführenden überwacht 6

---

15 Vgl. Kleinschmidt / Wagner, N 20 f.

16 Vgl. Uhlmann / Lachmayer / Gstöttner, ZSV 2022, 4 f.; Arzt / Ruth-Schumacher, RAW 2017, 90 ff., jeweils m.w.H.; Jourdan / Matschi, NZV 2015, 28.

17 Vgl. Lohmann, AJP 2021, 619.

18 Vgl. Huonder / Raemy, 57 f.

19 Vgl. Kleinschmidt / Wagner, N 21.

20 Internet: https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/stufen-der-automatisierung.html (Abruf 26.11.2024).

21 Vgl. Leonhardt, N 12.

22 Vgl. Jourdan / Matschi, 28 m.w.H.

23 Vgl. Leonhardt, N 12.

24 Vgl. Leonhardt, N 12.

werden. Diese müssen die Fahrzeugführung aber wieder übernehmen, wenn eine Übernahmeaufforderung oder ein offensichtlicher Fehler des Systems auftritt. Die mit der Abgabe der Fahraufgabe erwünschte Entlastung und gewonnene Zeit für die Ausübung von Nebentätigkeiten ist daher beschränkt. Die Einteilung verschiedener Automatisierungsstufen nach der SAE-Taxonomie dient jedoch lediglich einer Einordnung der Systeme in die verschiedenen Stufen und macht keine die Zulassung betreffenden technischen Vorgaben, die rechtlich verbindlich sind.[25]

7 Da Fahrzeuge grenzüberschreitend unterwegs sind, enthalten unter anderem UN-Reglemente solche technischen Vorgaben bzw. Bestimmungen, die ein Fahrzeug für eine hinreichende Betriebssicherheit einhalten muss.[26] Massgebend für Stufe-3-Systeme ist dabei das diesbezüglich als Meilenstein[27] bezeichnete UN-Reglement Nr. 157, das im Folgenden beschrieben wird.

B. UN-Reglement Nr. 157

8 Durch den Erlass von Reglementen legt die UNECE (United Nations Economic Commission for Europe, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa) Standards im Bereich des Strassenverkehrs fest, welche die Mitgliedstaaten jeweils in ihr nationales Recht übernehmen können – etwa an die technischen Anforderungen eines Fahrzeugs.[28] Das UN-Reglement Nr. 157 adressierte zunächst den Einsatz von sogenannten Spurhaltesystemen, die auf richtungsgetrennten Strassen bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h selbstständig die Fahrzeugführung übernehmen können.[29] Im Januar 2023 weitete die UNECE das Reglement aus, zum einen bei Ausführung der dynamischen Fahraufgabe durch das System auf eine erlaubte Maximalgeschwindigkeit bis 130 km/h, zum andern kann und darf das System selbstständig die Spur(en) wechseln.[30] Durch diese Erweiterung erfasst das Reglement nicht mehr «nur» Spurhaltesysteme, sondern auch sogenannte Autobahnpiloten, welche auf der Autobahn selbstständig ein Fahrzeug führen können.[31]

9 Das UN-Reglement Nr. 157 enthält verschiedene Anforderungen an die technische Ausgestaltung des Autobahnpiloten, etwa dass der Autobahnpilot

---

25 Vgl. Worpenberg, 100.
26 Huonder / Raemy, 61 f.
27 Internet: https://unece.org/transport/press/un-regulation-automated-lane-keeping-systems-milestone-safe-introduction-automated (Abruf 26.11.2024); siehe auch Huonder / Stalder, N 8 f.; Lohmann, 619 f.
28 Vgl. Will, 166; Geber, NZV 2021, 15.
29 E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.156, Ziff. 2.1.
30 E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.156/Amend.4, Ziff. 2.1.
31 Vgl. Malzhacker, N 14.

Objekte auf der Fahrbahn erkennen und ein risikominimales Manöver durchführen können muss.[32] Nur Autobahnpiloten, die einen risikominimalen Spurwechsel ausführen können, dürfen die dynamische Fahraufgabe bis zu einer Maximalgeschwindigkeit von 130 km/h wahrnehmen. Spurhaltesysteme, die keinen risikominimalen Spurwechsel ausführen können, ansonsten aber die Anforderungen von UN-Reglement Nr. 157 erfüllen, sind auf eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h beschränkt.[33] Wenn die Fahrzeugführenden nicht innert zehn Sekunden auf eine Übernahmeaufforderung reagieren, führt das System einen Stillstand des Fahrzeugs herbei, entweder auf der Fahrspur, auf der es sich befindet, oder – falls das System einen Spurwechsel vornehmen kann – am Strassenrand.[34] Ferner müssen Autobahnpiloten stets die sogenannte «Verfügbarkeit» der Fahrzeugführenden überwachen und, sobald die Systeme erkennen, dass die Fahrzeugführenden nicht «verfügbar» sind, eine Übernahmeaufforderung abgeben. Fahrzeugführende gelten als «verfügbar», wenn mindestens zwei Verfügbarkeitskriterien (z.B. eine Eingabe in die fahrerexklusive Fahrzeugsteuerung oder eine bewusste Kopf- oder Körperbewegung) in den letzten 30 Sekunden einzeln festgestellt werden konnten.[35]

Das UN-Reglement Nr. 157 schafft also die rechtliche Grundlage, Autobahnpiloten zuzulassen, und enthält Anforderungen an deren technische Ausgestaltung.[36] Die Schweiz hat das UN-Reglement Nr. 157 bereits in ihr nationales Recht übernommen und es im Anhang 2 der VTS[37] aufgelistet. Anhang 2 der VTS listet die für die Schweiz verbindlichen Fassungen der internationalen Regelungen auf, die technische Anforderungen an die Ausstattung eines Fahrzeugs enthalten.[38] Fahrzeuge, die mit Autobahnpiloten ausgestattet sind, die den Vorschriften des UN-Reglements Nr. 157 entsprechen, können in der Schweiz mithin immatrikuliert werden.[39]

10

---

32 E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.156/Amend.4, Ziff. 5.1.1.1.

33 E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.156/Amend.4, Ziff. 5.2.3.1.

34 Vgl. Will, 173.

35 E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.156/Amend.4, Ziff. 6.1. und 6.2.

36 Vgl. Josipovic, InTeR 2019, 182.

37 Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41). Damit ein Fahrzeug als verkehrs- und betriebssicher gilt, muss es den geltenden technischen Anforderungen entsprechen, die u.a. in der VTS enthalten sind.

38 Dort sind auch eine Reihe weiterer UN-Reglemente aufgelistet, etwa die im Zusammenhang mit der Fahrzeugautomatisierung ebenfalls eminent wichtigen UN-Reglemente Nr. 155 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheits-Managementsystems und Nr. 156 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Softwareaktualisierung und des Softwareaktualisierungs-Managementsystems. Auch eine Reihe von EU-Rechtserlassen sind Teil der Liste.

39 Vgl. Huonder / Raemy, 72 ff., m.w.H.

C. Versprechen der Fahrzeughersteller

11 Als weltweit erste Automobilhersteller haben Mercedes und BMW in Deutschland die Typengenehmigung erhalten, Fahrzeuge zu verkaufen, die dem UN-Reglement Nr. 157 entsprechen und somit auf gewissen Autobahnabschnitten die Fahrzeugführung automatisiert nach «Stufe 3» ausführen dürfen.[40] Bei der Zulassung ihrer Systeme müssen die Hersteller gegenüber der Typengenehmigungsbehörde jeweils die Einhaltung der Anforderungen des UN-Reglements Nr. 157 an die technische Ausgestaltung des Autobahnpiloten nachweisen.[41] Die Einhaltung der zulassungsrechtlichen Anforderungen weist die grundsätzliche Betriebssicherheit eines Autobahnpiloten nach.[42]

12 Aus technischer Sicht ermöglichen Stufe-3-Systeme eine zeitweise Ersetzung der fahrzeugführenden Menschen bei der Steuerung eines Fahrzeugs.[43] Die Hersteller werben teilweise mit einer vollständigen Entlastung der Menschen hinter dem Steuer, während ein System das Fahrzeug führt. Solche Werbungen vermitteln den Fahrzeugführenden, dass sie bei eingeschaltetem Autobahnpiloten auch ein Nickerchen machen, E-Mails beantworten oder das Fahrzeug als «Büro, Kino oder Spa» nutzen können.[44] So verspricht beispielweise der Autohersteller Tesla eine weitgehende Selbstständigkeit ihres «Autopiloten» und dass die Menschen hinter dem Steuer sich nur noch aus rechtlichen Gründen dort aufzuhalten haben, sie aber nichts tun müssen, weil das Fahrzeug sich selbst fahre: «The person in the driver's seat is only there for legal reasons. He is not doing anything. The car is driving itself.».[45] Jedoch hat der Einsatz ihrer Autopiloten bereits zu Unfällen geführt, bei denen die Fahrzeugführenden sich auf das System verlassen und sich vom Verkehrsgeschehen abgewendet haben.[46] Da es in der Folge zu entsprechenden Klagen wegen falscher Versprechen kam, hat Tesla inzwischen die Angaben auf ihrer Website ergänzt mit dem Satz, dass die momentanen Modelle des Autopiloten noch menschlicher Überwachung benötigen und das Fahrzeug nicht autonom

---

40 Vgl. Lohmann, 619; Internet: https://www.golem.de/news/level-3-im-stau-bmw-erhaelt-zulassung-fuer-hochautomatisiertes-fahren-2309-177982.html (Abruf 26.11.2024).

41 Vgl. Josipovic, 182 f.

42 Vgl. Kuhlen, ZStrR 2019, 359 f.

43 Vgl. Gless, N 5.

44 Siehe etwa die Werbeclips, Internet: https://www.youtube.com/watch?v=aOuefVQHVeo; https://www.youtube.com/watch?v=rstY8u0vpLA (Abruf 26.11.2024); Beck, Selbstfahrende Kraftfahrzeuge, N 29; Lohmann, 618, m.w.H.; Rusch, Haftungsfragen, 76 f.

45 Vgl. Internet: https://www.tesla.com/de_CH/autopilot (Abruf 26.11.2024), wonach jeder Tesla standardmässig über modernste Hardware verfügt, um die Autopilot-Funktionalität schon heute und vollkommen autonomes Fahren in der Zukunft zu ermöglichen. Nach Angaben der Webseite werden Software-Updates diese Funktionalität im Laufe der Zeit weiter ausbauen und verbessern; vgl. auch Lutz, DAR 2016, 506.

46 Siehe etwa Internet: https://www.wired.com/story/uber-self-driving-car-fatal-crash/ (Abruf 26.11.2024).

machen würden: «Current Autopilot features require active driver supervision and do not make the vehicle autonomous.»[47]

13 Somit bestehen rechtliche Rahmenbedingungen, die Anforderungen an die technische Ausgestaltung eines Stufe-3-Systems festlegen, die nicht mit den Versprechen der Hersteller über die (theoretisch mögliche oder aber auch erst zukünftig denkbare) Nutzung ihres Systems übereinstimmen. Ob die Inbetriebnahme von Stufe-3-Systemen, die zeitweise selbstständig die Fahraufgabe übernehmen, zu einer Strafbarkeitsfalle der Fahrzeugführenden führt, ist die Frage, die diesem Beitrag zugrunde liegt.

III. Strafbarkeitsfalle für Fahrzeugführende?

14 Wenn eine Fahrzeugführerin unter geltendem Recht ihrem Autobahnpiloten die Ausführung der Fahraufgabe übergibt, sich ihrem Mobiltelefon widmet und in der Folge nicht (rechtzeitig) erkennt, dass das System einen Auffahrunfall herbeiführt, kann sie sich mit Berufung auf allfällige Versprechen der Hersteller durch Werbeclips, wo diese das Auto etwa als «Spa» oder «Kino» bezeichnen, einer strafrechtlichen Verantwortung entziehen? Oder ist sie in eine Strafbarkeitsfalle getappt?

15 Eine Strafbarkeitsfalle für die Fahrzeugführenden könnte sich nach geltendem Recht aus ihren falschen Vorstellungen über die Nutzungsbedingungen bei einem Einsatz eines Stufe-3-Systems ergeben (Rn 16 ff.). Eine allfällige rechtliche Entlastung der Fahrzeugführenden ergibt sich nämlich weder durch die SAE-Einteilung noch durch das UN-Reglement Nr. 157, sondern ausschliesslich aus den Verhaltenspflichten des nationalen Strassenverkehrsrechts.[48] Die Verhaltenspflichten der Fahrzeugführenden ergeben sich in der Schweiz aus dem SVG und der VRV, eingebettet in die internationalen Rahmenbedingungen (Rn 20 ff.). Damit nach einem Unfall, zu dem es durch den Einsatz eines Stufe-3-Systems gekommen ist, ein strafrechtlicher Vorwurf erhoben werden kann, ist ausserdem das Schuldprinzip zu beachten, das ein Grundpfeiler der strafrechtlichen Haftung bildet. Nach dem Schuldprinzip muss für eine strafrechtliche Haftung stets die Möglichkeit des «Andershandelnkönnens» bestanden haben (Rn 29 ff.).[49] Letztlich stellt sich vor dem Hintergrund der geltenden Verhaltenspflichten und des Schuldprinzips die Frage: Ist eine Befreiung der Fahrer bei der Nutzung eines Autobahnpiloten über-

---

47 Internet: https://www.golem.de/news/klage-wegen-irrefuehrung-tesla-verteidigt-autopilot-werbung-mit-meinungsfreiheit-2312-180270.html (Abruf 26.11.2024).

48 Vgl. Marc Thommen, ZSV 2018, 25.

49 Stratenwerth, § 2 N 3 ff.; Graven / Sträuli, 163 f.

haupt erwünscht oder stellt die Nutzungsmöglichkeit von Stufe-3-Fahrzeugen eine Strafbarkeitsfalle für die Fahrzeugführenden dar?

A. Mögliche Fallstricke für Fahrzeugführende

16 Wenn Menschen eine Aufgabe an ein Automatisierungssystem abgeben, besteht generell das Risiko der sogenannten automation complacency, wonach aufgrund eines übersteigerten Vertrauens der Menschen in ein System eine unzureichende Überwachung oder Überprüfung durch sie erfolgt.[50] Auch im Bereich der Fahrautomatisierung könnte es beim Einsatz eines Stufe-3-Systems zur automation complacency kommen, indem die Fahrzeugführenden der Betriebssicherheit eines Systems vertrauen und dieses nicht mehr überwachen, wenn sie die Erfahrung machen, dass es grundsätzlich funktioniert.[51] Je besser und selbstständiger die Systeme sind, desto eher laufen Fahrzeugführende Gefahr, deren Funktionsfähigkeit mithin blind zu vertrauen.[52] Und je grösser das Vertrauen der Fahrzeugführenden in die Funktionsfähigkeit des Systems, desto grösser ist die Bereitschaft bzw. die Gefahr, sich vom Verkehrsgeschehen abzuwenden.[53]

17 Seitens der Hersteller dürften Werbevideos[54] oder mangelnde Warnhinweise[55] sowie Medienberichte[56] zu steigendem Vertrauen der Fahrzeugführenden in die Funktionsfähigkeit eines Systems beitragen.[57] Ferner kann man durch die Namen der Systeme (etwa «Drive Pilot» bei Mercedes; «Personal Pilot» bei BMW; «Autopilot» bei Telsa)[58] fälschlicherweise den Eindruck gewinnen, dass die Systeme in diesen Fahrzeugen bereits so ausgereift sind, dass sie selbstständig ohne Überwachung durch den Menschen am Steuer und ohne dessen Übernahme bei Gefahr mit jeglichen Verkehrssituationen umgehen und vollständig die Fahrzeugführung übernehmen können, während sich die Fahrzeugführenden zurücklehnen und sich etwa ihrem Mobiltelefon zuwenden können.[59]

---

50 Vgl. Krems / Beggiato, N 8 ff., m.w.H.; Rusch, Haftungsfragen, 76 f.
51 Vgl. Chu / Liu, 1 ff.; vgl. ferner auch Arnold, N 9.
52 Vgl. Jeanneret, ZSV 3/2017, 38 f.; Rusch, Haftungsfragen, 76 f.
53 Krems / Beggiato, N 25; vgl. ferner auch Beck, ZIS 2020, 45 f.
54 Vgl. von Bodungen / Hoffmann, InTeR 2017, 88, m.w.H.; Jeanneret, ZSV 3/2017, 38.
55 Vgl. Zurkinden, recht 2016, 150.
56 So lautete der Titel eines Zeitungsartikels der NZZ am 20.12.2023 folgendermassen: Autonomes Fahren: Spiele und Videos während der Autobahnfahrt kann man schon heute geniessen, siehe Internet: https://www.nzz.ch/mobilitaet/autonomes-fahren-gamen-und-kino-waehrend-der-fahrt-darf-der-fahrer-heute-schon-ld.1770996 (Abruf 26.11.2024).
57 Vgl. Arzt / Ruth-Schumacher, 97 f.
58 Vgl. Lutz, 506 f.; Internet: https://www.mercedes-benz.de/passengercars/technology/drive-pilot.html; https://www.bmw.de/de/shop/ls/dp/BMW_Personal_Pilot_de (Abruf 26.11.2024).
59 Siehe oben Rn 11 ff.

Stufe-3-Systeme werden indes weiterhin Fehler machen, da (generell) kein System eine vollständige Fehlerfreiheit garantieren kann.[60] Eine Strafbarkeitsfalle für die Fahrzeugführenden könnte deshalb vorliegen, wenn sie die Systeme aufgrund übersteigerten Vertrauens zufolge entsprechender Versprechen der Hersteller nicht mehr ausreichend überwachen und dann trotzdem für Unfälle im Zusammenhang mit dem Einsatz eines Automatisierungssystems strafrechtlich haften.[61] Denn auch wenn die Fahrzeugführenden sich aufgrund übersteigerten Vertrauens in die als Autopilot oder ähnlich bezeichneten Systeme und/oder aufgrund der Werbeclips in einem Irrtum befinden über die Art und Weise, wie man die Technologie nutzen darf, entlastet sie dies nicht von einer allfälligen strafrechtlichen Verantwortung, denn weder die blosse Nutzungsmöglichkeit eines Autobahnpiloten noch ein allfälliges Versprechen der Hersteller führen zu einer Entlastung der Fahrzeugführenden.[62] Gleichzeitig führt die Zulassung eines Fahrzeugs mit Automatisierungssystem auch nicht automatisch zu einer Straffreistellung der Hersteller.[63] Dies führt zurück zum allgemeinen Gefahrensatz: Wer eine Gefahr schafft, ist grundsätzlich dafür zuständig, dass andere durch das gefährliche Verhalten nicht geschädigt werden.[64] 18

In Bezug auf allfällige Versprechen oder auch Bezeichnungen von Systemen anhand technischer Ausprägungen für die Bestimmung der Pflichten der Fahrzeugführenden gilt: Was die Fahrzeugführenden dürfen und was nicht, bestimmen einzig die rechtlichen Verhaltenspflichten.[65] Zur Begründung eines strafrechtlichen Vorwurfs wegen Verletzung von Sorgfaltspflichten ist deswegen der Blick auf die Pflichten der Fahrzeugführenden zu richten. 19

B. Verhaltens- und Sorgfaltspflichten der Fahrzeugführenden

Wenn Stufe-3-Systeme die Fahraufgabe übernehmen können und dabei nicht andauernd überwacht werden müssen, stellt sich die Frage, ob es dann nicht zu einer Befreiung der Fahrzeugführenden von ihren Pflichten kommen muss.[66] Für eine allfällige Entlastung der Fahrzeugführenden von ihren Pflichten beim Einsatz eines Stufe-3-Systems sind verschiedene rechtliche Vorga- 20

---

60 Kleinschmidt/Wagner, N 33.

61 Vgl. zum Vertrauen Zurkinden, Jusletter 3. Dezember 2018, N 12 ff.

62 Vgl. Beck, Selbstfahrende Kraftfahrzeuge, N 27; Lohmann, 620; Wohlers, 120.

63 Vgl. Gless/Wohlers, ZStrR 2019, 366 ff.; siehe zum Off-label-use von Arzneimitteln Geth, recht 2013, 123 ff.

64 BGE 106 IV 80 E. 4a; BGE 134 IV 255 E. 4.2.3; BSK StGB-Niggli/Maeder, Art. 12 N 112.

65 Allenfalls kann übersteigertes Technikvertrauen aufgrund von Werbung zu einer Strafmilderung führen. So hat etwa der Richter im Berner Teslafall aufgrund übersteigerten Technikvertrauens des Fahrzeugführers ein relativ mildes Urteil gefällt, vgl. Zurkinden, N 12 ff.

66 Vgl. Thommen/Matjaz, 281 ff., m.w.H.

ben in den Blick zu nehmen. Da Fahrzeuge nicht nur in der Schweiz, sondern grenzüberschreitend verkehren, ist zunächst die Beherrschungspflicht im Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr (WÜ), das dem nationalen Strassenverkehrsrecht übergeordnet ist, in den Blick zu nehmen (Rn 21 ff.).[67] Die Grundsätze des WÜ finden sich im schweizerischen Strassenverkehrsrecht wieder, welches Verhaltensregeln für einen sicheren Strassenverkehr festschreibt. Nachfolgend wird die Beherrschungspflicht nach schweizerischem Recht beleuchtet, die eine grundlegende Verhaltenspflicht der Fahrzeugführenden bildet und ungeachtet der technischen Weiterentwicklungen der Fahrzeugautomatisierung *de lege lata* gilt (Rn 24 f.). Im Anschluss ist insbesondere ein Blick auf die Verhaltensvorschriften im Vorentwurf der Verordnung über das automatisierte Fahren (VE-AFV) zu werfen, der bei Übergabe der Fahraufgabe an ein Automatisierungssystem zwar eine Entlastung der Fahrzeugführenden festhält, gleichzeitig aber eine drohende Strafbarkeitslücke nicht ausschliesst (Rn 26 ff.).

1. Meilensteine im Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr

21 Das WÜ bezweckt eine Erleichterung des grenzüberschreitenden Strassenverkehrs durch die Festlegung der zentralen Grundsätze der Verkehrsregeln.[68] Für die Schweiz trat das WÜ am 11. Dezember 1992 in Kraft.

22 Als Grundregel hält das WÜ in Art. 8 Abs. 5 und Art. 13 Abs. 1 fest, dass Fahrzeugführende ihr Fahrzeug andauernd beherrschen und ständig in der Lage sein müssen, alle ihnen obliegenden Fahrbewegungen auszuführen.[69] Im Jahr 2016 wurde Art. 8 WÜ mit Abs. 5bis erweitert, der erstmals die zunehmende Fahrautomatisierung adressiert.[70] Gemäss Art. 8 Abs. 5bis Satz 1 WÜ ist ein Fahrzeugsystem mit Art. 8 Abs. 5 und Art. 13 Abs. 1 konform, wenn es den internationalen Rechtsvorschriften entspricht oder nach Art. 8 Abs. 5bis Satz 2 WÜ durch die Fahrzeugführenden ausgeschaltet oder übersteuert werden kann.

23 Durch den neu eingefügten Art. 8 Abs. 5bis WÜ reicht eine gelockerte Form der Einflussnahme durch die Fahrzeugführenden auf das Fahrgeschehen aus.[71] Sofern ein Fahrzeugsystem beispielsweise einem UN-Reglement entspricht, ist dessen Einsatz grundsätzlich zulässig.[72] Ein Reglement, welches die Voraussetzungen an die technische Ausstattung eines sogenannten Auto-

---

67 Wiener Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr (WÜ; SR 0.741.10).
68 von Ungern-Sternberg, N 6 f.
69 Vgl. hierzu Rodi, N 26 ff.
70 Vgl. Lohmann, Erste Barriere, N 27 ff.
71 Vgl. Rodi, N 29.
72 Vgl. Will, 165.

bahnpiloten regelt, ist das oben genannte[73] UN-Reglement Nr. 157, welches deren Zulassung ermöglicht.[74] Die Lockerung des WÜ schafft somit Rahmenbedingungen für das nationale Recht, um eine Nutzung von Stufe-3-Systemen zu ermöglichen.[75]

2. Vorgaben im Schweizer Recht *de lege lata*

24 Nach den (noch) geltenden Sorgfalts- und Verhaltenspflichten müssen die Fahrzeugführenden ihr Fahrzeug gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG andauernd so beherrschen, dass sie ihren Vorsichtspflichten nachkommen können.[76] Damit sind die Fahrzeugführenden für die sichere Führung ihres Fahrzeugs verantwortlich und dürfen etwa allfällige Stufe-3-Systeme nur zur Unterstützung einsetzen.[77] Auch dürfen sie gemäss Art. 3 Abs. 3 VRV die Lenkvorrichtung nicht loslassen. Damit ist etwa das pantomimische Spielen von Instrumenten (z.B. eines imaginären Schlagzeugs) hinter dem Steuer verboten, da man dabei die Lenkvorrichtung loslässt. Wenn also Fahrzeugführende die Fahrzeugführung einem Stufe-3-System übergeben und es zu einem Unfall kommt, kann ihnen strafrechtlich eine Verletzung der Pflicht zur dauernden Beherrschung vorgeworfen werden.[78] Durch eigenes Fahren vermeidbare Fehler eines Systems gehen also (noch) zulasten der Menschen hinter dem Steuer.[79] Eine Berufung auf ihr Vertrauen in die Funktionsfähigkeit der Technik etwa wegen allfälliger Versprechen der Hersteller entlastet sie nicht von der Pflicht zur dauernden Beherrschung des Fahrzeugs.[80]

25 Eine Änderung der Vorgaben der Pflicht zur dauernden Beherrschung eines Fahrzeugs durch die Fahrzeugführenden und des Verbots, die Lenkvorrichtung loszulassen, ist (auch) in der Schweiz im Gang:[81] Die internationalen rechtlichen Entwicklungen sowie der technische Fortschritt im Bereich der Fahrautomatisierung haben zu einer Teilrevision des SVG geführt, deren Botschaft der Bundesrat am 17. November 2021 verabschiedet hat.[82] Die neuen Art. 25*a*–25*h* SVG betreffen das automatisierte Fahren.[83] Gemäss der Begriffsdefinition

---

73 Siehe oben Rn 8 ff.
74 Vgl. Josipovic, 182 f.
75 Vgl. Lohmann, 619 f.; Thommen, 27.
76 BSK SVG-Roth, Art. 31 N 35 ff.
77 Vgl. Huonder / Raemy, 63 f.
78 Gless, N 9 f.
79 Siehe etwa BGer, 1C_95/2024, 13.6.2014, E. 4.1. Vgl. auch Rusch, AJP 2019, 136 f.; Lohmann, N 15 f.
80 Vgl. Rusch, Haftungsfragen, 76 f.; Thommen, 27 f.
81 Lohmann, 621 f.
82 Vgl. Uhlmann / Lachmayer / Gstöttner, 4 f.
83 Die Bestimmungen wurden vom Bundesrat zusammen mit der VAF (vgl. dazu die Bemerkungen/Hinweise vorn in Rn 2a) per 1.3.2025 in Kraft gesetzt. Vgl. auch Huonder / Stalder, N 13 ff., damals noch zu den Entwurfsbestimmungen.

in nArt. 25*a* SVG handelt es sich bei den «Fahrzeugen mit Automatisierungssystem» um Fahrzeuge, die in der Lage sind, unter bestimmten Bedingungen die Fahraufgaben der Fahrzeugführenden dauerhaft und umfassend zu übernehmen. Diese weite Definition umfasst Fahrzeuge sowohl der Stufen 3 und 4, welche unter bestimmten Bedingungen die Fahraufgaben ausführen können, als auch der Stufe 5, die dauerhaft ein Fahrzeug führen können.[84] Was den (künftigen) Einsatz von Stufe-3-Systemen angeht, ist insbesondere nArt. 25*b* Abs. 1 SVG relevant, der dem Bundesrat die Kompetenz überträgt, zu regeln, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang Fahrzeugführende eines Fahrzeugs mit einem Automatisierungssystem von ihren Pflichten nach Art. 31 Abs. 1 SVG befreit werden. Aus dieser neuen Regelung zur Kompetenzübertragung folgt die Frage: Liegt in der zukünftigen Nutzungsmöglichkeit von Stufe-3-Systemen eine Strafbarkeitsfalle der Fahrzeugführenden?

3. Schweiz, *quo vadis*? Entlastung nach dem Verordnungsentwurf über das automatisierte Fahren?

26 Da ein Grossteil der Unfälle im Strassenverkehr auf menschliches Fehlverhalten zurückgeht, gibt die zunehmende Ersetzung der fahrzeugführenden Menschen durch Systeme, die sich weder ablenken lassen noch müde werden, Anlass zur Hoffnung eines sichereren Strassenverkehrs.[85] Die bevorstehende Teilrevision des SVG enthält Bestimmungen, die dem Bundesrat die Regelungskompetenz geben, verschiedene Anwendungsfälle der Fahrautomatisierung detailliert festzulegen, unter anderem den Einsatz von Stufe-3-Systemen. Am 18. Oktober 2023 schickte der Bundesrat den Vorentwurf einer neuen Verordnung über das automatisierte Fahren (VE-AFV) in die Vernehmlassung, welcher künftige Verhaltenspflichten der Fahrzeugführenden festhält und detaillierte Bestimmungen zu den verschiedenen Einsatzbereichen automatisierter Fahrzeuge vorsieht.[86]

27 Gemäss Art. 22 Abs. 3 VE-AFV müssen die Fahrzeugführenden die Fahrzeugbedienung wieder selber ausüben, sobald sie vom Automatisierungssystem dazu aufgefordert werden oder erkennen oder aufgrund offensichtlicher Umstände hätten erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine sichere und den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigende Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben sind.[87] Somit müssen die Fahrzeugführenden,

---

84 Siehe Botschaft vom 17. November 2021 zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, BBl 2021 3026, 61 f.

85 Vgl. Krems / Beggiato, N 14; Thommen / Matjaz, 278 f.; Wohlers, 116 f.

86 Huonder / Stalder, N 13 ff. Zur mittlerweile per 1.3.2025 in Kraft getretenen VAF vgl. die Bemerkungen/Hinweise vorn in Rn 2a.

87 Siehe zu den Unterlagen zum Vorentwurf der Verordnung Internet: https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/rechtliche-situation/vernehmlassung-verordnung-automatisiertes-fahren.html (Abruf 26.11.2024).

wenn sie einem Stufe-3-System die Fahraufgabe übergeben, weiterhin jederzeit eingreifen können müssen aber das System nicht jederzeit überwachen.[88] Art. 22 Abs. 3 VE-AFV sieht eine weiterhin andauernde Übernahmepflicht der Fahrzeugführenden vor.[89] Ausserdem haben sie ablenkende Nebentätigkeiten zu unterlassen, was der erläuternde Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens der Verordnung über das automatisierte Fahren folgendermassen festhält: «Eine weitgehende Abwendung vom Verkehrsgeschehen und die Vornahme von fahrfremden Tätigkeiten, die mit dem Ergreifen von Gegenständen verbunden sind, wie etwa das Schreiben von Textnachrichten auf dem Handy, ist wegen des technischen Stands der Fahrzeuge noch nicht möglich.»[90] Liest man die Verhaltenspflicht der jederzeitigen Übernahmebereitschaft der Fahrzeugführenden vor dem Hintergrund der Erläuterungen im ergänzenden Bericht, gewinnt man den Eindruck, dass der Gesetzgeber die Fahrzeugführenden zwar von ihren Aufmerksamkeits- und Beherrschungspflichten entlasten, aber sie trotzdem zur Verantwortung ziehen möchte, falls ein Unfall passiert, der (theoretisch bei Wahrung vollkommener Aufmerksamkeit) vom Menschen am Steuer hätte verhindert werden können.[91] Geschieht ein Unfall, bei dem ein System das Fahrzeug geführt hat, könnten Gerichte die Pflichten nach Art. 22 Abs. 3 VE-AFV extensiv auslegen und den Fahrzeugführenden vorwerfen, nicht rechtzeitig die Steuerung rückübernommen zu haben.[92]

28 Damit schafft die Teilrevision des SVG einerseits zwar eine neue Rechtslage für die Fahrzeugführenden, welche Automatisierungssystemen die Fahraufgabe übergeben dürfen. Andererseits schafft der Einsatz eines Automatisierungssystems neue Risiken, die sich etwa in übermässigem Vertrauen der Fahrzeugführenden in die Funktionsfähigkeit des Systems zeigen, welches aber weiterhin versagen oder ausfallen kann.[93] Ausserdem müssen die Fahrzeugführenden laut dem Vorentwurf der AFV bei der Aktivierung eines Autobahnpiloten weiterhin die Bereitschaft aufrechterhalten, die Fahrzeugsteuerung jederzeit selbst wieder ausüben zu können. Damit bleiben laut Gesetzgeber angesichts des Stands der Technik die erlaubten fahrfremden Tätigkeiten noch in einem engen Rahmen.[94]

---

88 Vgl. Jeanneret, ZSV 2/2014, 87.

89 Siehe hierzu ausführlich die Dissertation der Mitautorin, Sylvia Meyer, Strafrechtliche Verantwortung für automatisiertes Fahren, Fahrzeugführende als Auffangschuldige?, erscheint 2025.

90 Verordnung über das automatisierte Fahren, Erläuternder Bericht vom 18. Oktober 2023 zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens, 29.

91 Vgl. ferner Gless, N 29 ff.

92 Vgl. zur «Knautschzone Mensch» Gless, N 39 ff.; siehe ferner auch Krems/Beggiato, N 22 ff.

93 Vgl. Jeanneret, ZSV 3/2017, 38.

94 Verordnung über das automatisierte Fahren, Erläuternder Bericht vom 18. Oktober 2023 zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens, 7.

Somit hebt die Revision (Stand jetzt) eine Strafbarkeitsfalle für die Fahrzeugführenden nicht auf, im Gegenteil: Es bleibt offen, welchen Nebentätigkeiten die Fahrzeugführenden bei Übergabe der Fahraufgabe an ein Automatisierungssystem nachgehen dürfen und wann ihnen bei einem Unfall ein strafrechtlicher Vorwurf gemacht werden kann. Was klar ist: Gehen die Fahrzeugführenden allfälligen Nebentätigkeiten nach, lesen sie etwa eine Zeitung oder beantworten E-Mails auf ihrem Mobiltelefon, während ihr System das Fahrzeug steuert, könnte ihnen bei einem Unfall allenfalls ein Vorwurf gemacht werden.[95]

C. Strafrechtliche Verantwortungsbegrenzung

29 Geben Fahrzeugführende nach Inkrafttreten der AFV die Fahraufgabe erlaubterweise an ein Stufe-3-System ab und verursacht das System daraufhin eine Kollision, darf dem Fahrzeugführenden nicht automatisch eine Verletzung der Beherrschungspflicht vorgeworfen werden – dies gilt freilich bereits heute.[96] Eine generelle Haftung der Fahrzeugführenden für jeden Unfall würde einem Erfolgsstrafrecht gleichkommen und somit dem Schuldprinzip widersprechen.[97] Die Verhaltensvorschriften der Fahrzeugführenden sind immer vor dem Schuldprinzip zu lesen, das festhält: Nur wem vorgeworfen werden kann, dass er oder sie hätte anders handeln können, kann ein strafrechtlicher Vorwurf gemacht werden.[98] Bei der Übergabe der Fahraufgabe an ein System geben die Fahrzeugführenden die Kontrolle ja gerade – zumindest zeitweise und durch die Teilrevision des SVG neuerdings auch erlaubterweise – ab. Es stellt sich deshalb die Frage, ob ihnen bei einem Unfall trotzdem ein strafrechtlicher Vorwurf gemacht werden kann oder ob sich die Fahrzeugführenden vielmehr auf die erlaubte Abgabe der Kontrolle und daher eine fehlende Möglichkeit des «Andershandelnkönnens» berufen können.[99]

30 Der Vorentwurf der Verordnung über das automatisierte Fahren erlaubt die Abgabe der Kontrolle des Fahrzeugs an ein Automatisierungssystem in einem engen Rahmen. So müssen die Fahrzeugführenden bei der Abgabe der Fahraufgabe an ein Stufe-3-System gemäss Art. 22 Abs. 3 VE-AFV weiterhin übernahmebereit bleiben und wenn nötig eingreifen. Diese Verhaltenspflicht lässt jedoch die genauen Anforderungen an die Fahrzeugführenden offen und

---

95 Uhlmann / Lachmayer / Gstöttner, 8.
96 Vgl. Fateh-Moghadam, ZStW 2019, 881, m.w.H.
97 Vgl. Thommen, 28.
98 Siehe Geth, Strafrecht, N 467; Graven / Sträuli, 165 ff.; BSK StGB-Bommer, Vor Art. 19 N 25 ff., m.w.H.
99 Vgl. Gless / Weigend, ZStW 2014, 581 ff., m.w.H.; Markwalder / Simmler, AJP 2017, 177; siehe auch BSK SVG-Roth, Art. 31 N 58 ff.

fordert damit das Schuldprinzip heraus. Denn grundsätzlich kann Eingriffsnotwendigkeit nur erkennen, wer (weiterhin) aufmerksam ist, und ein strafrechtlicher Vorwurf darf bei einem Unfall nicht *per se* gegenüber den tatnächsten Personen erhoben werden.[100]

31 Auch das erlaubte Risiko begrenzt die strafrechtliche Verantwortung von Fahrzeugführenden, die nach Inkrafttreten der Verordnung erlaubterweise die Fahraufgabe an Stufe-3-Systeme übergeben.[101] Das erlaubte Risiko gibt vor, unter welchen Umständen eine Gefahrschaffung erlaubt und nicht strafbewehrt ist.[102] Als Paradebeispiel wird dabei der Strassenverkehr angeführt, der zwar gefährlich, aber eben dennoch grundsätzlich erlaubt ist.[103] Im Zusammenhang mit der zunehmenden Fahrzeugautomatisierung ist das erlaubte Risiko ebenfalls von eminenter Bedeutung, um strafbares von straflosem Verhalten abzugrenzen.[104] Das erlaubte Risiko ist das Ergebnis einer Wertung, die auf drei Ebenen vorgenommen wird; nämlich auf der Ebene des Gesetzgebers, der rechtsanwendenden Verwaltungsbehörden und der Gerichte.[105] Mit dem Erlass der AFV gibt der (materielle) Gesetzgeber vor, unter welchen Umständen die Übergabe der Fahraufgabe an Stufe-3-Systeme ein erlaubtes Risiko sein wird. Zulassungsbehörden prüfen, ob die Systeme die Voraussetzungen erfüllen, und die Gerichte werden bei einem Unfall beurteilen müssen, ob System und Abgabe der Fahraufgabe ans System sich im Rahmen des erlaubten Risikos bewegt haben oder ob Umstände vorlagen, aufgrund derer die Fahrzeugführenden die Fahraufgabe wieder hätten übernehmen müssen. Da aus dem Vorentwurf der AFV allerdings nicht ersichtlich ist, welche Nebentätigkeiten die Fahrzeugführenden konkret ausüben dürfen, nachdem sie die Fahraufgabe an ein Stufe-3-System übergeben haben, werden die Gerichte den Umfang der Risikoerlaubnis prägen, indem sie je Einzelfall beurteilen, ob die konkrete Nebentätigkeit erlaubt war oder nicht. Dabei besteht die Gefahr, dass die Gerichte aufgrund des Rückschaufehlers, wonach die Vorhersehbarkeit eines Ereignisses in der Rückschau oftmals überschätzt wird,[106] eine Nebentätigkeit im Zweifel als unerlaubt beurteilen. Wie eng oder weit ein Gericht im konkreten Fall die gesetzliche Risikoerlaubnis auslegt und ob, abgestellt auf die Verhaltenspflichten gemäss der AFV, nur die Abwendung des Blicks vom Verkehrsgeschehen oder auch die Zuwendung des Blicks auf das Mobiltelefon als erlaubt beurteilt werden wird, wird sich weisen.

---

100 Vgl. Hilgendorf, 360.
101 Vgl. Fateh-Moghadam, 883 ff.
102 Siehe Zurkinden, 145 f.
103 Vgl. Stratenwerth, § 9 N 39.
104 Vgl. Thommen / Matjaz, 281 ff.; Beck, ZIS 2020, 47.
105 Zurkinden, 148 ff.
106 Siehe Elsener, sui-generis 2015, 118 ff.

IV. Fazit: Strafbarkeitsfalle?

32 Die technische Entwicklung schreitet rasch voran, mittlerweile können Fahrzeugführende bei der Steuerung ihres Fahrzeugs von Stufe-3-Systemen, etwa Autobahnpiloten, die dem UN-Reglement Nr. 157 entsprechen, sogar zeitweise ersetzt werden. Die zunehmende Fahrzeugführung durch Automatisierungssysteme verspricht eine Steigerung der Verkehrssicherheit, da die Systeme nicht müde werden, sich nicht ablenken lassen und auch nicht Gefahr laufen, angetrunken zu fahren. Hersteller werben damit, dass ihre Systeme besser fahren würden als Menschen und letztere die Zeit im Fahrzeug für die Ausübung von Nebentätigkeiten nutzen könnten. Weder das Versprechen der Hersteller einer Steigerung der Verkehrssicherheit durch eine automatisierte Fahrzeugführung noch eine Einteilung von Systemen in Stufen anhand ihrer technischen Ausprägung bestimmen jedoch, ob und inwiefern die Fahrzeugführenden die Fahraufgabe einem System übergeben und sich vom Verkehrsgeschehen abwenden dürfen. Entscheidend für eine erlaubte Übergabe der Fahraufgabe an ein System sind (und bleiben) nach wie vor die geltenden rechtlichen Verhaltenspflichten.

33 *De lege lata* müssen die Fahrzeugführenden ihr Fahrzeug andauernd beherrschen und ein Einsatz, wie er teilweise in Werbeclips von gewissen Fahrzeugherstellern zu sehen ist, ist noch nicht erlaubt. Nach (noch) geltendem Recht müssen die Fahrzeugführenden ihr Fahrzeug nämlich gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG andauernd beherrschen und ihre Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden und sie dürfen gemäss Art. 3 Abs. 3 VRV die Lenkvorrichtung nicht loslassen. Somit kann man bei der Nutzung eines Automatisierungssystems sicherlich (noch) nicht davon sprechen, dass das Fahrzeug beim Einsatz eines Systems zu einem «Spa» oder «Kino» wird, wie dies teilweise von Herstellern in Aussicht gestellt wird. Auch das pantomimische Spielen von Instrumenten (z.B. eines imaginären Schlagzeugs) hinter dem Steuer ist verboten, da man dabei die Lenkvorrichtung loslässt.

34 Eine Lockerung der Pflicht der Fahrzeugführenden zur dauernden Beherrschung ist vom Gesetzgeber mit der (noch nicht in Kraft getretenen) Teilrevision des SVG und dem Entwurf einer neuen Verordnung über das automatisierte Fahren intendiert. So sieht die Teilrevision des SVG eine erlaubte Übergabe der Fahrzeugsteuerung von den Fahrzeugführenden auf ein Automatisierungssystem vor. Fahrzeugführende müssen indes nach den neuen Verhaltensregelungen des Vorentwurfs der AFV weiterhin übernahmebereit bleiben und die Fahraufgabe entweder auf Aufforderung des Systems oder wenn sie erkennen oder erkennen müssten, dass die Voraussetzungen für eine sichere Verwendung des Automatisierungssystems nicht mehr gegeben sind, wieder übernehmen. Damit stellt sich die Frage, inwiefern die Fahrzeugfüh-

renden einem Stufe-3-System, dem sie die Fahraufgabe übergeben, auch vertrauen und Nebentätigkeiten ausüben dürfen. Gesetz- und Verordnungsgeber begrenzen den Umfang der Befreiung stark, indem sie fahrfremde Tätigkeiten zwar erlauben, jedoch nur in einem engen Rahmen. Welche Nebentätigkeiten in diesen engen Rahmen fallen, bleibt unklar.

Die Unklarheit darüber, welche fahrfremden Tätigkeiten der Gesetzgeber erlaubt, wird dazu führen, dass die Gerichte den Umfang der Risikoerlaubnis im Einzelfall prägen werden. Fahrzeugführende tragen somit ein für sie schwer absehbares Strafbarkeitsrisiko, wenn sie erlaubterweise ein Stufe-3-System nutzen. Dieses Strafbarkeitsrisiko wird insbesondere sichtbar, wenn ein Unfall geschieht, der Verletzte oder Tote zur Folge hat, und eine rechtzeitige unfallvermeidende Übersteuerung durch den Menschen am Steuer noch möglich gewesen wäre. Bei tragischen Unfällen ist das Strafbarkeitsbedürfnis der Gesellschaft nachvollziehbar, strafrechtliche Verantwortung muss aber stets in Einklang mit den strafrechtlichen Grundsätzen zugeschrieben werden. Es bleibt zu hoffen, dass der Gesetz- bzw. Verodnungsgeber hier für klare Verhaltensanweisungen an Fahrzeugführende und Fahrzeughersteller sorgt, die den strafrechtlichen Grundsätzen gerecht werden, ohne den Schutz anderer Verkehrsteilnehmer ausser Acht zu lassen. 35

V. Literaturverzeichnis

Arnold Jörg, «Autonomes Einparken» – Technische Aspekte, in: Landolt/Dähler (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2022, Zürich 2022, 305 ff.

Arzt Clemens/Ruth-Schumacher Simone, Überführen hoch- oder vollautomatisierter Fahrzeuge in den «risikominimalen Zustand» – Anforderungen aus Produkthaftungs- und Zulassungsrecht, RAW 2017, 89 ff.

Beck Susanne, Selbstfahrende Kraftfahrzeuge – aktuelle Probleme der (strafrechtlichen) Fahrlässigkeitshaftung, in: Oppermann/Stender-Vorwachs (Hrsg.), Autonomes Fahren – Technische Grundlagen, Rechtsprobleme, Rechtsfolgen, 2. A., München 2020 (zit. Selbstfahrende Kraftfahrzeuge).

Beck Susanne, Die Diffusion strafrechtlicher Verantwortlichkeit durch Digitalisierung und Lernende Systeme, ZIS 2020, 41 ff.

BSK StGB-Verfasser: Marcel Alexander Niggli/Hans Wiprächtiger (Hrsg.), Strafrecht (StGB/JStGB), Band I, Basler Kommentar, 4. A., Basel 2019.

BSK SVG-Verfasser: Marcel Alexander Niggli/Thomas Probst/Bernhard Waldmann (Hrsg.), Strassenverkehrsgesetz (SVG), Basler Kommentar, Basel 2014.

Chu Yueying / Liu Peng, Automation complacency on the road, Ergonomics 2023, 1 ff.

Elsener Roman, «Das hätte man wissen müssen!» – Der Rückschaufehler und sein Einfluss auf das Fahrlässigkeitsdelikt, sui-generis 2015, 117 ff.

Fateh-Moghadam Bijan, Innovationsverantwortung im Strafrecht: Zwischen *strict liability*, Fahrlässigkeit und erlaubtem Risiko – Zugleich ein Beitrag zur Digitalisierung des Strafrechts, ZStW 2019, 863 ff.

Geber Frederic, Rechtliche Anforderungen an Software-Updates von vernetzten und automatisierten Pkw, NZV 2021, 14 ff.

Geth Christopher, Strafrecht Allgemeiner Teil, 7. A., Basel 2021 (zit. Strafrecht).

Geth Christopher, Off-label-use von Arzneimitteln und strafrechtliche Produkthaftung – Abgrenzung der Verantwortung von Produzenten, Ärzten und Patienten, recht 2013, 122 ff.

Gless Sabine, Strafrechtliche Aspekte der Fahrautomatisierung (Beispiel Parkassistenz), in: Landolt / Dähler (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2022, Zürich 2022, 337 ff.

Gless Sabine / Weigend Thomas, Intelligente Agenten und das Strafrecht, ZStW 2014, 561 ff.

Gless Sabine / Wohlers Wolfgang, Strafrechtliche Verantwortlichkeit für «smarte» Produkte – am Beispiel der Fahrautomatisierung, ZStrR 2019, 366 ff.

Graven Philippe / Sträuli Bernhard, L'infraction pénale punissable, 2. A., Bern 1995.

Hessel Stefan / Leffer Lena / Potel Karin, See NO EVIL – Angriffe auf Autonome Fahrzeuge und deren Strafbarkeit, InTeR 2020, 204 ff.

Hilgendorf Eric, Automatisiertes Fahren als Herausforderung für Ethik und Rechtswissenschaft, in: Oliver Bendel (Hrsg.), Handbuch Maschinenethik, Berlin 2019, 355 ff.

Huonder Stefan / Raemy Olivier, Rechtlicher Anpassungsbedarf im Kontext des automatisierten Fahrens, in: Fateh-Moghadam / Zech (Hrsg.), Transformative Technologien, Wechselwirkung zwischen technischem und rechtlichem Wandel, Baden-Baden 2021, 53 ff.

Huonder Stefan / Stalder Lorenz, Bericht aus Bern – Aktuelle Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, in: Landolt / Dähler (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2023, Zürich 2023, 11 ff.

Jeanneret Yvan, Droit pénal de la circulation routière: le nouveau droit éclairé par l'ancien, ZSV 2/2014, 85 ff.

Jeanneret Yvan, Principe de la confiance vs. Principe de la méfiance, ZSV 3/2017, 28 ff.

Josipovic Neven, Die anstehende Weiterentwicklung der UNECE-Regeln und ihre Bedeutung für das hoch- und vollautomatisierte Fahren, InTeR 2019, 179 ff.

Jourdan Frank / Matschi Helmut, Automatisiertes Fahren, Wie weit kann die Technik den Fahrer ersetzen? Entwickler oder Gesetzgeber, wer gibt die Richtung vor?, NZV 2015, 26 ff.

Kleinschmidt Sebastian P. / Wagner Bernardo, Technik autonomer Fahrzeuge – Eine Einführung, in: Oppermann / Stender-Vorwachs (Hrsg.), Autonomes Fahren – Technische Grundlagen, Rechtsprobleme, Rechtsfolgen, 2. A., München 2020.

Krems Josef F. / Beggiato Matthias, Verkehrspsychologische Aspekte im Kontext automatisierter und autonomer Fahrzeuge, in: Oppermann / Stender-Vorwachs (Hrsg.), Autonomes Fahren – Technische Grundlagen, Rechtsprobleme, Rechtsfolgen, 2. A., München 2020.

Kuhlen Lothar, Sorgfaltspflichten beim Inverkehrbringen autonomer Fahrzeuge, ZStrR 2019, 353 ff.

Leonhardt Thorsten, § 3 A. Automatisiertes Fahren – Technische Einführung, in: Chibanguza / Kuss / Steege (Hrsg.), Künstliche Intelligenz – Recht und Praxis automatisierter und autonomer Systeme, Baden-Baden 2022, 225 ff.

Lohmann Melinda F., Mobilität von morgen – Die Zulässigkeit automatisierter Fahrzeuge im Ländervergleich, AJP 2021, 617 ff.

Lohmann Melinda F., Erste Barriere für selbstfahrende Fahrzeuge überwunden – Entwicklungen im Zulassungsrecht, sui-generis 2015, 135 ff.

Lutz Lennart, Unfälle mit dem Tesla Autopiloten: Implikationen für das automatisierte Fahren?, DAR 2016, 506 ff.

Malzhacker Nina, § 3 J. Automatisiertes Fahren – Völker- und Europarecht im Hinblick auf das Zulassungs- und Verhaltensrecht, in: Chibanguza / Kuss / Steege (Hrsg.), Künstliche Intelligenz, Recht und Praxis automatisierter und autonomer Systeme, Baden-Baden 2022, 347 ff.

Markwalder Nora / Simmler Monika, Roboterstrafrecht, AJP 2017, 171 ff.

Meyer Sylvia, Strafrechtliche Verantwortung für automatisiertes Fahren, Fahrzeugführende als Auffangschuldige?, Diss., erscheint 2025.

Rodi Michael, Die Zulassung autonomer Fahrzeuge zum Strassenverkehr aus rechtlicher undrechtspolitischer Sicht, in: Oppermann / Stender-Vorwachs (Hrsg.), Autonomes Fahren, Technische Grundlagen, Rechtsprobleme, Rechtsfolgen, 2. A., München 2020 (zit. Rodi), N. 26 ff.

Rusch Arnold, Haftungsfragen beim Einsatz von (teil-)automatisierten Fahrzeugen, in: Walter Fellmann (Hrsg.), Haftpflichtprozess 2021 (HAVE-Tagungsband: Haftung für Künstliche Intelligenz, (teil-)auto-

matisierte Fahrzeuge, Drohnen und Software, Entwicklungen im Dienstleistungs-, Privatversicherungs-, Prozess-, Staatshaftungs- und Haftpflichtrecht), Zürich 2021, 71 ff. (zit. Rusch, Haftungsfragen).

Rusch Arnold, Obergericht des Kantons Zürich, II. Strafkammer, Urteil SU170056-O/U/ad vom 20. August 2018, A. gegen Statthalteramt Bezirk Dietikon, einfache Verletzung der Verkehrsregeln, AJP 2019, 134 ff.

Stratenwerth Günter, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil I: Die Straftat, 4. A., Bern 2011.

Thommen Marc, Strafrechtliche Verantwortlichkeit für autonomes Fahren, ZSV 2/2018, 22 ff.

Thommen Marc / Matjaz Sophie, Die Fahrlässigkeit im Zeitalter autonomer Fahrzeuge, in: Jositsch / Schwarzenegger / Wohlers (Hrsg.), Festschrift für Andreas Donatsch, Zürich 2017, 273 ff.

Uhlmann Felix / Lachmayer Konrad / Gstöttner Susanne, Verkehrs- und Rechtssicherheit bei Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem, ZSV 2/2022, 4 ff.

von Bodungen Benjamin / Hoffmann Martin, Zur strassenverkehrsrechtlichen (Un-)Zulässigkeit automatisierter Fahrzeuge, InTeR 2017, 85 ff.

von Ungern-Sternberg Antje, Völker- und europarechtliche Implikationen autonomen Fahrens, in: Oppermann / Stender-Vorwachs (Hrsg.), Autonomes Fahren – Technische Grundlagen, Rechtsprobleme, Rechtsfolgen, 2. A., München 2020.

Will Martin, Die innovative völkerrechtliche UNECE-Regelung für Automatisierte Spurhaltesysteme (ALKS) – Potentiale einer neuen Generation anwendungsfallzentrierter völkerrechtlicher Regelungen zur proaktiven Ermöglichung hochautomatisierten Fahrens, NZV 2020, 163 ff.

Wohlers Wolfgang, Individualverkehr im 21. Jahrhundert: das Strafrecht vor neuen Herausforderungen, BJM 2016, 113 ff.

Worpenberg Christian, Level 3, 4 oder 5? «Autonome» Fahrzeuge zu Land, Wasser und in der Luft – ein Plädoyer für eine verkehrsbereichsübergreifende Begriffsführung von Automatisierungs- und Autonomiegraden, InTeR 2022, 98 ff.

Zurkinden Nadine, Strafrecht und selbstfahrende Autos – ein Beitrag zum erlaubten Risiko, recht 2016, 144 ff.

Zurkinden Nadine, Vertrauen in Fahrzeugautomatisierung als strafmindernder Umstand? – Anmerkungen zur Urteilsbegründung des Regionalgerichts Emmental-Oberaargau vom 30. Mai 2018, PEN 17 16 DIP, Jusletter 3. Dezember 2018.

Die Jahrbücher zum Strassenverkehrsrecht (JSVG) enthalten wissenschaftliche Beiträge aus allen Bereichen des Strassenverkehrs. Seit 2003 halten sie die Entwicklungen in diesem komplexen Gebiet fest, setzen sich kritisch und konstruktiv damit auseinander und verfolgen einen interdisziplinären Ansatz.

Das «Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2025» umfasst 11 Beiträge aus den folgenden Gebieten:

- Bericht aus Bern (Rechtsetzungsprojekte)
- Fahrzeug-Automatisierung und Fahrzeugführer
- Haftungs- und Versicherungsrecht
- Straf- und Administrativmassnahmenrecht

In Zusammenarbeit mit dem «Europa Institut an der Universität Zürich» (EIZ) ist die Redaktion des JSVG verantwortlich für die «Zürcher Tagung zum Strassenverkehrsrecht», die jeweils im September durchgeführt wird. Die wissenschaftlichen Beiträge der Referenten werden im Jahrbuch publiziert.

Zur Zielgruppe der JSVG gehören die Verkehrspolizeien, Strassenverkehrs- und Strafbehörden, Gerichte, Versicherungen, Anwaltschaft, Verkehrsmediziner und -psychologen, Unfallanalytiker und Institutionen der Unfallprävention.

Das Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht und die Zürcher Tagung zum Strassenverkehrsrecht sind Produkt der Zusammenarbeit von

DIKE

Leitung und Redaktion des Jahrbuchs zum Strassenverkehrsrecht

EuropaInstitut
AN DER UNIVERSITÄT ZÜRICH

ISBN 978-3-03891-803-5
9 783038 918035