



BEITRAG

Von der Unmöglichkeit rechtskonformen Verhaltens

Klassiker der juristischen Ausbildung im aktuellen Gewand: Der Weichenstellerfall

VON RECHTSANWALT DIPL.-JUR. CHRISTIAN REICHEL

Das juristische Studium, egal ob an Universitäten oder (Fach-)Hochschulen umfasst bei der Vermittlung von Rechtskenntnissen verschiedene „Klassiker“, also reale (Gerichts-)Entscheidungen oder fiktive Fallbeispiele, die typische Rechtsprobleme und -figuren veranschaulichen. Während sich die alltägliche Bedeutung mancher Entscheidung schon aufgrund der Bezeichnung¹ oder der ihr innewohnenden Thematik² nur Eingeweihten und Absolventen³ Juristischer Prüfungen auf Anhieb erschließt, bilden viele dieser Rechtsfiguren gleichwohl gesellschaftlich bedeutsame Fragestellungen ab.

Vor diesem Hintergrund soll eine dieser typischen Fragestellungen aufgegriffen und deren juristische und praktische Relevanz – durchaus auch für Nichtjuristen⁴ – im Überblick dargestellt werden: Der sogenannte „Weichenstellerfall“.

AUSGANGSPUNKT: EIN DILEMMA IN GEDANKEN

Ausgangspunkt ist ein Gedankenexperiment: Was muss geschehen, damit eine Gesellschaft die Tötung eines anderen Menschen tolerieren kann? Die verfassungsrechtliche Antwort scheint klar: Nichts, denn die Verfassung stellt den Schutz des Lebens im Kant-

schen Verständnis über alles: Leben darf gegen Leben nicht abgewogen werden.⁵ Die Frage ist damit aber nur zum Teil beantwortet, schafft diese Aussage in ihrer Absolutheit eine vordergründige juristische Klarheit, die in der Praxis mit der unabdingbaren Notwendigkeit zu praktischen Antworten nur eingeschränkt taugt.

Dem sogenannten „Weichenstellerfall“ oder auch „Trolleyproblem“⁶ liegt dabei folgende zum ersten Mal in der Habilitation von Engisch⁷ und später durch den Strafrechtler Welzel⁸ weiterentwickelte – fiktive – Situation zugrunde: Eine Straßenbahn rast nach einem Bremsdefekt ungebremst auf eine fünfköpfige Gruppe von Gleis-

bauarbeitern zu. Vor der Kollisionsstelle könnte ein Weichensteller den Zug auf ein Nebengleis umleiten, auf dem ein einzelner Mensch arbeitet. Sowohl der einzelne Mensch als auch die fünf Gleisarbeiter würden bei einer Kollision mit Sicherheit sterben. Es besteht in dieser Konstellation die Frage, wie der Weichensteller juristisch zu behandeln ist: Macht er sich strafbar, wenn er die Weiche umstellt und so den Tod einer Person herbeiführt, die ohne sein Eingreifen unversehrt geblieben wäre? Wie ist zu werten, dass dadurch fünf Personen gerettet werden? Oder darf er schlicht nichts tun, obwohl er viele Menschen hätte retten können?

Weitere bekannte – teilweise deutlich weitergehende – Abwandlungen sind der sogenannte „Organentnahmefall“⁹, bei dem – nicht zuletzt unter moralischen, aber auch juristischen – Aspekten die Frage diskutiert wird, ob ein Chirurg einen zweifelsfrei zu rettenden Patienten sterben lassen darf, um mit den so gewonnenen Organen eine Vielzahl sonst sterbender Patienten zu retten oder das „fat-man-problem“: In Abänderung der Ausgangskonstellation führt über die Gleise eine Brücke: Die Bauarbeiter können hier nicht durch Umleiten des Zuges gerettet werden, sondern nur, indem ein – sehr dicker und gänzlich unbeteiligter – Mensch von der Brücke auf die Gleise gestoßen wird, sodass sein Körper die herannahende Bahn blockiert.¹⁰

Neueste Ansätze überführen die vorstehende Gedankenwelt in die konkreten Auswirkungen der Corona-Pandemie: Wann darf, etwa im Rahmen der „Triage“¹¹ ein Leben zugunsten eines anderen Lebens „geopfert“ werden?¹²

JURISTISCHE BETRACHTUNG, BEWERTUNG – UND LÖSUNG?

Juristisch bestehen für eine mögliche Bestrafung des Täters dabei verschie-

dene Anknüpfungspunkte: Handelt eine von außen eingreifende Person aktiv (etwa durch Umlegen der Weiche oder Herabstoßen des Mannes), ist dieses Handeln Ausgangspunkt einer juristischen Betrachtung. Der Tod des einzelnen Arbeiters auf dem Abstellgleis ist adäquat kausal auf das Umstellen der Weiche zurückzuführen. Gleichzeitig führt Nichtstun aber ebenfalls zum „Todeserfolg“: Wird das Umstellen der Weiche nicht vorgenommen, führt dies zum Tod der gesamten Gruppe von Arbeitern. Das Strafrecht kennt auf der Ebene des Tatbestandes¹³ zwei Varianten:

» Wann muss im (straf-)rechtlichen Sinne gehandelt werden, um nicht ›Täter durch Unterlassen‹ zu werden? «

Wer durch den „Einsatz körperlicher Energie und aufgrund eines Willensentschlusses die Außenwelt verändert“, handelt aktiv (= strafrechtliches „Tun“). Wer hingegen nichts tut, obwohl er in den Verlauf eingreifen könnte, riskiert eine Strafbarkeit wegen dieses Nichtstuns (= strafrechtliches „Unterlassen“).¹⁴

Während sich der Anknüpfungspunkt für ein strafbares Verhalten beim „Tun“ in der Regel leicht finden und erklären lässt, ist dies beim Unterlassen teilweise schwieriger: Eine Waffe abfeuern oder das Schlagen einer anderen Person ist ebenso erkennbar strafrechtlich relevant wie der Diebstahl von Gegenständen, weil

der Täter jeweils durch aktives Handeln Unrecht erst herbeiführt. Beim Unterlassen jedoch steht zunächst die Frage im Vordergrund: Wann muss im (straf-)rechtlichen Sinne gehandelt werden, um nicht „Täter durch Unterlassen“ zu werden? Einschlägig für jeden ist dabei zunächst eine „die Mindestsolidarität sichernde“ Strafbarkeit aus § 323c StGB („Unterlassene Hilfeleistung“): Wer eine ihm zumutbare Hilfeleistung unterlässt, wird bestraft.

Besteht darüber hinaus aber eine besondere Beziehung zwischen „Täter“ und „Opfer“, könnte eine sogenannte „Garantenstellung“ vorliegen: Hiervon wird gesprochen, wenn eine Person eine besondere Stellung oder Beziehung im Verhältnis zum Opfer einnimmt: Etwa Eltern für Ihre Kinder¹⁵, Mitglieder sogenannter „Gefahrgemeinschaften“¹⁶, die die Gewähr für gegenseitige Hilfe und Fürsorge bieten sollen, oder Personen, die freiwillig Schutz- und Beistandspflichten übernehmen (etwa Ärzte, Babysitter, Bademeister). Die übliche Pflicht, Straftaten zu unterlassen, verdichtet sich dann zu einer weitergehenden Pflicht, drohende Verletzungen konkret und durch eigenes Einschreiten zu verhindern. In einem solchen Fall kommen dann – neben § 323c StGB – auch alle anderen Delikte des Strafrechts durch Unterlassen in Betracht, etwa ein Totschlag durch Unterlassen, §§ 212, 13 StGB, wenn zum Beispiel ein Babysitter einem in seiner Obhut offensichtlich schwer erkrankten Baby nicht hilft. Dabei ist diese Unterscheidung keinesfalls eine rein akademische: Wer sich bei einem letztlich tödlichen Verkehrsunfall „nur“ einer unterlassenen Hilfeleistung schuldig gemacht hat, wird mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder – als Regelfall – mit einer Geldstrafe bestraft; ein Garant hingegen würde sich eines Totschlags durch Unterlassen schuldig machen (Strafrahmen des § 212 StGB: zwischen 5 bis 15 Jahre Freiheitsstrafe).

Ein an den Geschehnissen des Trolley-Problems zunächst Unbeteiligter hätte aber aus keinem ersichtlichen Grund eine Garantenpflicht, dürfte also von § 323 c StGB abgesehen den Dingen seinen Lauf lassen. Vorstehende Situation stellt den Bahnwärter dabei vor ein moralisches und juristisches Dilemma: Entscheidet er sich zu handeln und die Weiche umzustellen, tötet er durch sein Handeln den Gleisarbeiter auf dem Abstellgleis. Greift er nicht ein, würde ihm aufgrund seiner beruflichen Funktion und der damit verbundenen Garantenpflicht der Tod der Gruppe von Arbeitern zumindest tatbestandlich zugerechnet werden.

Der juristische Lösungsansatz besagt für das Unterlassen des Bahnwärters, dass dieses aufgrund einer „rechtfertigenden Pflichtenkollision“¹⁷ nicht bestraft wird: Kollidieren mehrere gleichzeitige und sofort erfüllbare rechtliche Handlungspflichten, kann aber nur eine hiervon erfüllt werden, muss das höherwertige Rechtsgut gerettet werden; bei Gleichwertigkeit der Rechtsgüter zumindest eines.¹⁸ Wird der aus Artikel 1 GG hergeleitete Gedanke konsequent umgesetzt, besteht kein Unterschied in der Wertigkeit des Rechtsgutes „ein Mensch“ zum Rechtsgut „viele Menschen“. Ein Unterlassen des Bahnwärters kann damit durch die Rechtsfigur der „rechtfertigenden Pflichtenkollision“ nicht bestraft werden.

Im Bereich des aktiven Handelns wird dabei eine andere Rechtsfigur herangezogen: Greift der Bahnwärter aktiv in das Geschehen ein, etwa indem er die Weiche umstellt, stellt der folgende Tod des Arbeiters auf dem Abstellgleis tatbestandlich ein Tötungsdelikt dar. Dieses ist auch nicht gerechtfertigt; die Figur der rechtfertigenden Pflichtenkollision ist nur bei einem Unterlassen einschlägig, nicht aber bei aktivem Tun.¹⁹

Auf der dritten Ebene, der „Schuld“ eines Täters, soll aber die persönliche Vorwerfbarkeit entfallen, wenn bei einer höchst ungewöhnlichen und insgesamt unlösbaren Pflichtenkollision das Handeln des Täters Schäden für Rechtsgüter von höchstem Wert verhindern soll.²⁰ Da diese Form einer Entschuldigung nicht im Gesetz vorgesehen ist, wird diese auch als „Anerkennung eines übergesetzlichen entschuldigenden Notstandes“ bezeichnet.²¹ Zur (Fort-)Entwicklung beider Rechtsfiguren, der „rechtfertigenden Pflichtenkollision“ und des „übergesetzlichen Notstandes“ hat das Trolley-Problem maßgeblich beigetragen.

» Der Entwickler eines autonom fahrenden Fahrzeuges muss von vornherein eine Lösung für derartige Probleme vorsehen. «

PRAKTISCHE RELEVANZ:

11. SEPTEMBER, TESLA, CORONA

Das Gedankenexperiment erhält dabei in Zeiten autonom fahrender Autos und fortschreitender Automatisierung und Digitalisierung erhebliche praktische Bedeutung²²: Wie soll sich beispielsweise ein autonom fahrendes Fahrzeug verhalten, wenn es zwischen verschiedenen tödlichen Ausgängen einer Gefahrensituation wählen muss?

Übertragen auf diese Konstellation lautet die „moderne“ Form des Trolley-Problems: Ein vollständig autonom fahrendes Fahrzeug fährt auf

eine Familie zu und kann in keinem Fall mehr rechtzeitig bremsen, sodass die Familie (Vater, Mutter, zwei reizende Kinder) in Gänze tödlich verletzt wird. Beim Ausweichen nach links würde das Fahrzeug mit einer Wand kollidieren und alle Insassen des Fahrzeuges töten; beim Ausweichen nach rechts einen Rentner überfahren und diesen ebenfalls tödlich verletzen. Zwar scheint auch diese Konstellation in der Praxis höchst unwahrscheinlich; anders als der Bahnwärter im Ausgangsbeispiel ist die Notwendigkeit einer Entscheidung in diesen Fällen aber vorgelagert: Das Problem muss nicht erst in wenigen Sekundenbruchteilen im „Falle eines Falles“ entschieden werden, sondern der Entwickler (Programmierer) des Fahrzeuges muss von vornherein eine Lösung für derartige Probleme vorsehen.²³ In konsequenter Anwendung des Grundsatzes „Keine Abwägung Leben gegen Leben“ dürfte es keine abschließende allen denkbaren Situationen gerecht werdende moralische und juristische Lösung für dieses Problem geben; das schlichte Nichteingreifen oder ein „Zufallsgenerator“ scheinen in diesem Zusammenhang noch als überzeugendste Lösungsansätze auf juristischer Ebene; allein moralisch scheint ein Abstellen auf das in einer Gesamtschau abzuwägende „geringste Übel“²⁴ vertretbar.

Ein weiterer Bereich, der diese Problematik aufgreift, fußt in den Ereignissen des 11. September 2001, in dessen Folge auch in Deutschland ein Gesetz erlassen wurde, welches Regelungen zu einem möglichen Abschuss von zivilen Passagiermaschinen enthielt.²⁵ Von besonderer Relevanz ist in diesem Zusammenhang die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Luftsicherheitsgesetz im Jahr 2006:²⁶ Es ging dabei um die Frage, ob ein Flugzeug abgeschossen werden darf, das von Terroristen entführt wurde und als Werkzeug bei

einem Anschlag verwendet werden soll, um eine sehr große Anzahl von Menschen zu töten. In konsequenter Anwendung des Grundsatzes „Keine Abwägung Leben gegen Leben“ wurde die einen Abschuss legitimierende Norm für verfassungswidrig erklärt.²⁷

Nicht zuletzt von erschreckender Aktualität ist der durch die Corona-Pandemie eröffnete Anwendungsbe- reich: Wie (und nach welchen Maß- stäben) hat ein Arzt, der nur über eine begrenzte Anzahl von Beatmungsmas- chinen verfügt, diese auf eine große Anzahl von Patienten zu verteilen?

Losgelöst von der juristischen Bewer- tung des Weichenstellerfalles steht ein untrennbarer Zusammenhang mit der sich in den Lösungsansätzen manifestierenden ethischen und mor- alischen Entscheidungsfindung: Was wird als „richtige“ Entscheidung emp- funden? Eine aktuelle Untersuchung²⁸ sieht in einer weltweiten Befragung von rund 70.000 Personen zum Trolley-Experiment durchaus regio- nale Unterschiede: Die meisten Teil- nehmer gaben an, dass sie eher den Tod eines Menschen in Kauf nehmen würden, um fünf andere sicher zu ret- ten. Die Bereitschaft hierzu schwankt allerdings zwischen den Weltregio- nen: Während in Deutschland rund 82 Prozent der Befragten in der Theorie einen einzelnen Menschen zugunsten einer Gruppe opfern wür- den, sind dies im asiatischen Raum deutlich weniger, namentlich in China nur 58 Prozent.²⁹ Nimmt man das „fat man“-Szenario, sinkt der Anteil derer, die angeben, aktiv handeln zu würden auf nur noch jeden zweiten Befragten: Das aktive Handeln, einen Menschen als Bremsklotz zu nutzen, schreckt schon in der Theorie noch stärker ab als das Umlegen eines Hebels, der eine Funktionskette in Gang setzt; auch, wenn am Ende das gleiche Er- gebnis steht.

CONCLUSIO

Die vorstehende Zusammenfassung kann und soll nur einen kurzen Über- blick geben. Die juristische Diskussion ist in der Fachliteratur vertiefter, die moralische sehr viel breiter. Man kann das zugrunde liegende Szena- rio immer stärker ausdifferenzieren und etwa fragen: Darf man ein Kind opfern, um fünf Rentner zu retten? Oder einen Rentner für fünf Kinder? Wo läuft eine moralisch akzeptierte Grenze und wie reagiert das Recht darauf? Festzustellen bleibt, dass es wohl keine allgemeingültige „richtige“ Antwort und auch keine eindeutige juristische Lösung für alle Fallgruppen gibt. Mit den Rechtsfiguren der „recht- fertigenden Pflichtenkollision“ und des „übergesetzlichen Notstandes“ mag im Einzelfall eine vertretbare ju- ristische Lösung gefunden werden. Als exemplarisches Beispiel eines juris- tischen Grundproblems zeigt Vorste- hendes aber gleichwohl die Relevanz derartiger Fragestellungen, die sich fernab akademischer Diskussionen auch in konkreten Problemen – die Gestaltung autonomer Fahrzeuge mag nur eines hierfür sein – darstellt.

Wer sich über die theoretische Dar- stellung des Problems hinaus prak- tisch mit der Thematik beschäftigen möchte, sei abschließend auf die „Moral Machine“ des Massachusetts Institute of Technology³⁰ verwiesen: Diese inzwischen viele Millionen Mal angeklickte Seite des MIT stellt die vorstehenden theoretischen Ausführ- ungen in praktischen Situationen dar und leistet damit einen wissenschaft- lichen Beitrag zur weiteren Forschung im Spannungsbereich von Moral und Digitalisierung.

¹ Etwa den sog. „Haakjöringsköd-Fall“ der als Musterfall des Rechtsgrund- satzes „falsa demonstratio non nocet“ („die falsche Bezeichnung schadet nicht“) gilt, vgl. Reichsgericht Urteil vom 08.06.1920 – II 549/19 (RGZ 99, 148 ff.).

² Etwa den „Siriusfall“ zur Abgren- zung der Tötung in mittelbarer Täter- schaft und der straflosen Teilnahme am Suizid im Sektenmilieu (BGH, Ur- teil vom 05.07.1983, Az. 1 StR 168/83) oder den „Katzenkönigfall“, dem als Sachverhalt die Überzeugung eines Polizisten von der Existenz eines die Welt bedrohenden Katzenkönigs zu- grunde liegt (BGH, Urteil des 4. Straf- senats vom 15. September 1988, Az. 4 StR 352/88).

³ Zur Vereinfachung und leichteren Lesbarkeit wird im Text für die ein- zelnen Personenkategorien nur die männliche Form verwendet.

⁴ Vor dem angestrebten Ziel einer einfacheren Verständlichkeit werden einige juristische Unschärfen durchaus in Kauf genommen.

⁵ Auf Basis der in Art. 1 GG veranker- ten Menschenwürdegarantie, zuletzt konkret BVerfG, Urteil des Ersten Senats vom 15. Februar 2006 - 1 BvR 357/05 -, Rn. 1-156.

⁶ Der Begriff „Trolleyproblem“ leitet sich vom englischen Wort „trolley“ für Straßenbahn ab.

⁷ Engisch, Untersuchungen über Vor- satz und Fahrlässigkeit im Strafrecht, Berlin 1930, S. 288.

⁸ Welzel, ZStW 1951, 47, 51.

⁹ Thomson, The Trolley Problem, 94. Yale Law Journal (1985), 1395–1415.

¹⁰ Foot, The Oxford Review 1967, 5 (5 ff.).

¹¹ Die Triage (von franz. trier: sor- tieren) ist ein ursprünglich aus der Kriegsmedizin stammendes und ver- einzelt auch bei Katastrophen ange- wendetes Konzept der Priorisierung dringend benötigter medizinischer Hilfsleistungen.

¹² Weitere zu diesen Diskussionsansätzen etwa in einem Interview mit Wirtschaftsethiker Prof. Dr. Dominik Enste in der TAZ vom 24.03.2020, abrufbar unter <https://www.tagesspiegel.de/politik/ethische-fragen-in-der-corona-krise-herr-enste-geht-gesundheit-immer-vor/25678008.html>.

¹³ Für eine strafrechtliche Verurteilung muss neben der Verwirklichung eines Straftatbestandes in objektiver und subjektiver Hinsicht diese Verwirklichung auch „rechtswidrig“ (also nicht durch einen Erlaubnissatz, etwa Notwehr, gedeckt) und „schuldhaft“ (dem Täter vorwerfbar) sein.

¹⁴ Vgl. § 13 StGB: Wer es unterlässt, einen Erfolg abzuwenden, der zum Tatbestand eines Strafgesetzes gehört, ist nach diesem Gesetz nur dann strafbar, wenn er rechtlich dafür einzustehen hat, dass der Erfolg nicht eintritt, und wenn das Unterlassen der Verwirklichung des gesetzlichen Tatbestandes durch ein Tun entspricht.

¹⁵ Vgl. § 1626 BGB.

¹⁶ Interessanterweise werden neben den Lehrbuchbeispielen von „Bergsteigergruppen“ oder „Tauchgruppen“

auch eheähnliche Lebensgemeinschaften darunter subsumiert.

¹⁷ Erb, in: Münchener Kommentar zum StGB, 3. Auflage 2017, § 34 Rn. 38ff.

¹⁸ Lehrbuchbeispiel ist der Rettungsschwimmer, der von zwei gleichzeitig in Not geratenen Schwimmern nur einen retten kann.

¹⁹ Erb, in: Heintschel-Heinegg, Strafrechtsgesetz, § 34 Rn. 38.

²⁰ Neumann, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, Strafrechtsgesetz, § 35 Rn. 54; Sternberg-Lieben, in: Eser, Strafrechtsgesetz, § 32 Rn. 115.

²¹ Hierzu vertretene Mindermeinungen finden sich etwa bei Jakobs, Strafrecht AT, § 20 Rn 41; Roxin Strafrecht AT Bd. 1 § 22 Rn 157 jeweils m. w. N.

²² Zum ersten Mal konkret diskutiert in Lin, The Ethics of Saving Lives with Autonomous Cars is Far Murkier than you Think (abrufbar unter: <https://www.wired.com/2013/07/thesurprising-ethics-of-robot-cars>).

²³ Hilgendorf spricht in diesem Zusammenhang von einem „Explikationszwang“; vgl. Hilgendorf, Autonomes Fahren im Dilemma. Überlegungen zur moralischen und rechtlichen

Behandlung von selbsttätigen Kollisionsvermeidungssystemen in: Hilgendorf (Hrsg.), Autonome Systeme und neue Mobilität, 143, 145.

²⁴ Die Anzahl der geretteten Lebensjahre mag hier ein Anhaltspunkt sein.

²⁵ Vgl. § 14 LuftsicherheitsG a. F.

²⁶ BVerfGE 115, 118 ff.

²⁷ BVerfGE 115, 118 (160). Der Abschluss sei ein Verstoß gegen Art. 1 Abs. 1 GG und das daraus resultierende Tötungsverbot: „Daran ändert es nichts, dass dieses Vorgehen dazu dienen soll, das Leben anderer Menschen zu schützen und zu erhalten.“

²⁸ Awad, Dsouza, Shariff, et al Universals and variations in moral decisions made in 42 countries by 70,000 participants. Proceedings of the National Academy of Sciences, 2020, 117 (5); abrufbar unter: <https://doi.org/10.1073/pnas.1911517117>.

²⁹ Ein möglicher Erklärungsansatz wird in der Angst vor den Folgen unpopulärer Entscheidungen gesehen, der in Asien stärker ausgeprägt sei.

³⁰ <http://moralmachine.mit.edu/hl/de>

CHRISTIAN REICHEL

Rechtsanwalt, Lehrkraft für besondere Aufgaben mit dem Schwerpunkt Wirtschaftsprivatrecht und zudem von 2017 bis 2020 Studiendekan und Vorsitzender der Studienkommission der BELS.

