

Professor Dr. iur. Bernhard Kempen

**Fahrerassistenzsysteme und
das Wiener Übereinkommen
über den Straßenverkehr**

15. März 2007

Universität zu Köln



Fahrerassistenzsysteme

sind technische Fahrzeugausstattungen,

- die mit dem Ziel der Sicherheit oder Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs oder des Komforts des Fahrzeugführers
- durch Information auf den Fahrer bei der Fahrzeugführung Einfluss nehmen (Informationssysteme) oder
- durch Intervention in das Fahrzeugverhalten eingreifen (Interventionssysteme).



Fahrerassistenzsysteme

können als Interventionssysteme entweder

- vom Fahrer aktiviert werden (**fahrerinitiiert**) oder
- vom System initiiert werden (**systeminitiiert**)

und im Betrieb entweder

- vom Fahrer abgeschaltet (**übersteuerbar**) oder
- vom Fahrer nicht mehr abgeschaltet werden (**nicht übersteuerbar**).



Fahrerassistenzsysteme

werden heute auf dem Markt angeboten als

- ABS
- Airbag
- ESP
- Bremsassistentensystem
- Rückfahrhilfe
- Tempomat
- Abstandsregeltempomat

- u.S.w.



Fahrerassistenzsysteme

von morgen werden u.a. in der Forschungsinitiative AKTIV als Systeme aktiver Sicherheit (AS) entwickelt. Im Einzelnen handelt es sich um die Teilprojekte:

- Aktive Gefahrenbremsung
- Integrierte Querführung
- Kreuzungsassistentz
- Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Fahrsicherheit und Aufmerksamkeit



Das Rechtsproblem

besteht darin, dass nach dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (1968)

jeder Fahrzeugführer sein Fahrzeug

„**dauernd**“ bzw.

„**unter allen Umständen**“

„**beherrschen**“ muss.



Das Wiener Übereinkommen

ist ein unter dem Dach der Vereinten Nationen abgeschlossener völkerrechtlicher Vertrag, den **63 Staaten** ratifiziert haben:

Albanien, Armenien, Aserbaidshan, Bahrain, Belarus, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Brasilien, Bulgarien, Cote d'Ivoire (Elfenbeinküste), Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Guayana, Iran, Israel, Italien, Jugoslawien (ehem.), Kasachstan, Kongo (Demokrat. Republik), Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Luxemburg, Marokko, Mazedonien, Moldau, Monaco, Niger, Norwegen, Österreich, Pakistan, Philippinen, Polen, Rumänien, Russische Föderation, San Marino, Schweden, Schweiz, Senegal, Serbien und Montenegro, Seychellen, Simbabwe, Slowakei, Slowenien, Sowjetunion (ehem.), Südafrika, Tadschikistan, Tschechien, Tschechoslowakei (ehem.), Tunesien, Turkmenistan, Ukraine, Ungarn, Uruguay, Usbekistan, Zentralafrikanische Republik.



Das Wiener Übereinkommen

Authentische Vertragssprachen: chinesisch, englisch, französisch, russisch und spanisch.

Deutscher Vertragstext: nicht maßgeblich.

Ziel des Übereinkommens: Steigerung der Verkehrssicherheit.

Vertragsmechanismus: Verpflichtung der Vertragsstaaten, einheitliche Verkehrsregeln und Zulassungsregeln zu erlassen.



Das Wiener Übereinkommen

Art. 8 Abs. 5 WVÜ:

„Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals.“

„Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux.“



Das Wiener Übereinkommen

Art. 13 Abs. 1 WVÜ:

„Every driver of a vehicle shall in all circumstances have his vehicle under control so as to be able to exercise due and proper care and to be at all times in a position to perform all manoeuvres required of him.“

„Tout conducteur de vehicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de facon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui lui incombent.“



Der Inhalt der Beherrschbarkeitsregeln

Frage: „Sind die Art. 8 Abs. 5 und 13 Abs. 1 WVÜ so zu verstehen, dass systemintiierte, nicht-übersteuerbare Fahrerassistenzsysteme nicht zum Straßenverkehr zugelassen werden dürfen?“

Antwort: völkerrechtliche Vertragsauslegung!

Unmaßgeblich: der historische Wille der Vertragsstaaten.

Entscheidend: **Wortlaut, systematischer Zusammenhang** und **Vertragszweck**.



Der Inhalt der Beherrschbarkeitsregeln

Wortlaut: „to control“ bzw. „contrôler“ werden nicht nur mit „beherrschen“, sondern auch mit „beaufsichtigen“, „überwachen“, „überprüfen“ übersetzt.

Systematischer Zusammenhang: Beherrschungspflichten befinden sich im Kapitel II des Übereinkommens, das **Verhaltensanforderungen** an den Fahrzeugführer enthält.

Zulassungsspezifische Verpflichtungen befinden sich ausschließlich in den Kapiteln III und in Anhang 5.



Der Inhalt der Beherrschbarkeitsregeln

Der Vertragszweck legt die Deutung nahe, dass nicht die Frage der Übersteuerbarkeit von Fahrerassistenzsystemen, sondern die **manuellen und kognitiven Fähigkeiten des Fahrers** eine vertragliche Regelung gefunden haben.

Erste Schlussfolgerung: Die Bauartzulassung von Fahrerassistenzsystemen verstößt nicht gegen das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr. Das gilt sogar für systeminitiierte, nicht-übersteuerbare Systeme.



Das Ergebnis

Kontrollüberlegung: Wäre auch die Zulassung teil-automatisierter Start-Ziel-Systeme vertragskonform?

Antwort: Das Wiener Übereinkommen regelt diese Frage nicht, so dass eine Vertragsverletzung auch dann grundsätzlich nicht gegeben wäre. Erst das Ersetzen des KFZ-Individualverkehrs durch ein vollständig fahrerunabhängiges KFZ-Verkehrssystem würde mit dem Übereinkommen nicht mehr übereinstimmen.

Zweite Schlussfolgerung: Sichere Fahrt für freie Bürger!

