

## Wesentliche Ergebnisse des 1. Workshop „rechtliche Rahmenbedingungen“



**Tom M. Gasser**

**Referat: F4 (Fahrzeug-Sicherheitsbewertung,  
Fahrerassistenzsysteme)**

Bundesanstalt für Straßenwesen

## Planung aus den Applikationsprojekten

- **IQF:** Übersteuerbares Fahrerassistenzsystem
  - **AGB:**
  - **KAS:**
  - **SFR:**
- Teilweise nicht mehr übersteuerbar (gilt mittel- und langfristig auch für KAS und SFR)

## Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, 1968 (WÜ-StV)

- Das Wiener Übereinkommen hindert die Einführung von nicht übersteuerbaren Fahrerassistenzsystemen
- Prof. Dr. Kempen: Keine Regelung von Fahrerassistenzsystemen im WÜ-StV: Systematik spricht dagegen - da Art. 8 und 13 WÜ-StV verhaltensrechtliche Vorschriften, ohne zulassungsrechtliche Vorgaben

## **Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, 1968 (WÜ-StV)**

Diskussionsverlauf:

- Russische Vertragssprache: „Fähigkeit des Fahrers, das Fahrzeug zu leiten“/ „Kontrolle bewahren/ sicherstellen“
- Vertragszweck zum einen Verkehrssicherheit, zugleich aber Zulassung zum grenzüberschreitenden Verkehr!
- Ökonomische Bedeutung: Einseitige Regelungen zur Zulassung von Fahrzeugen mit erweiterten Fahrerassistenzfunktionalitäten zum grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Vertragsstaaten wäre ggf. in Frage gestellt

## Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, 1968 (WÜ-StV)

Diskussionsverlauf:

- Folgen wir der neuen Ansicht: Wären dann nicht auch Fahrerassistenzsysteme wie Intelligent Speed Adaptation zulässig?
- - Bedeutung der Rechtssicherheit für Kraftfahrer  
- Internationalen, grenzüberschreitenden Verkehr sichern
- Möglichkeit: Authentische Interpretation zwischen allen Staaten herbeiführen (Risiko!)

## **Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, 1968 (WÜ-StV)**

Diskussionsverlauf:

- Frage: Müssen wir im Fall der Zulassung nicht mehr übersteuerbarer Systeme das gegenwärtige Haftungsrecht nicht ggf. umstellen? Wohin führt uns der Weg diesbezüglich?
- Lösungsmöglichkeit: Lösung der Fragen im Zulassungsrecht schaffen? Problem: Gefahr des Scheiterns einheitlicher Regeln innerhalb der EU

## Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, 1968 (WÜ-StV)

### Ergebnisse:

- Unsicherheit hinsichtlich der Auslegung bleibt bestehen
- Eine neue Rechtsmeinung - förderlich für die weitere Auseinandersetzung!
- Welche Auslegung des WÜ-StV ist zweckmäßig?
  - Die Lösung dieser Fragen ist nicht Aufgabe des Projektes AKTIV-AS -

## Missbrauch und Fehlgebrauch

Definition:

- Missbrauch: vorsätzlich falsche Verwendung
- Fehlgebrauch: fahrlässig falsche Nutzung

Maßnahmen dagegen:

- Verhaltensrecht (sonstige rechtliche Vorgaben) sind bei der Entwicklung zugrunde zu legen
- Anwendungsfall IQF: „Hands-Off“-Funktion wird erforderlich sein
- Andererseits: Eigenverantwortliche F&E, konkrete Vorgaben kann Workshop nicht leisten!

## Anwendung der Praxisanleitung aus Response 3

Differenzierter Prüfmechanismus für einzelne Entwicklungsschritte

- ⇒ Sorgfältige Anwendung führt in tatsächlicher Hinsicht zur Risikoverringerung
- ⇒ Kann zur Feststellung des Standes von ‚Wissenschaft und Technik‘ herangezogen werden
- Problematisch: Selbstverpflichtung ausreichend?  
a.A.: Interne Dokumente reichen / zudem:  
Typprüfung/ Fachkompetenz bei Herstellern
- Anwendung für AKTIV

## Einzelfragen

- Lenkung von Fahreraufmerksamkeit
  - keine Vorschriften vorhanden
  - Produkthaftungsrecht weit (mittelbare Kausalität genügt!)
  - Zulässig, soweit Fahrer nicht von anderen Wahrnehmungen abgelenkt wird

Problem: Bedienungsanleitungen - noch zu antizipieren?
- Haftungsrecht: Haftung nur im Fall von Schäden. Haftung, wenn der Systemeingriff „fehlerhaft“ ist (also so, wie er nicht erfolgen sollte)

## Einzelfragen

- Systemgrenzen und Systemfunktionen
  - Zustandsinformation bei sicherheitskritischen Systemen erforderlich, andernfalls Risiko von Konfusion des Fahrers!
- Modi, die beim Einschalten der Zündung vorgegeben sind?
  - systemabhängig

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**