



SVT 2008

3. Sachverständigentag
25. und 26. Februar 2008

Fahrerassistenz und Wiener Weltabkommen

- Professor Dr. iur. Bernhard Kempen
- Universität zu Köln



Fahrerassistenzsysteme

können als Interventionssysteme entweder

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

und im Betrieb entweder

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

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 64 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 über den Straßenverkehr

- löst mehrere vorher abgeschlossene Abkommen über den Straßenverkehr ab,
- ist in den Vertragssprachen chinesisch, englisch, französisch, russisch und spanisch, nicht aber in deutsch, verfasst,
- verpflichtet die Vertragsstaaten, die in ihrem Staatsgebiet geltenden Verkehrsregelungen mit denen des Übereinkommens in Einklang zu bringen.

Das Wiener Übereinkommen im Wortlaut, Art. 8 Abs. 5:

„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 im Wortlaut, Art. 13 Abs. 1:

„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 façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui lui incombent.“

Die Auslegungsfrage:

- Sind die Art. 8 Abs. 5 und 13 Abs. 1 WVÜ so zu verstehen, dass systeminitiierte, nicht-übersteuerbare Fahrerassistenzsysteme nicht zum Straßenverkehr zugelassen werden dürfen?
- Entscheidend für die Auslegung sind Wortlaut, systematischer Zusammenhang und Vertragszweck.

Das Auslegungsergebnis nach dem Wortlaut:

- „Jeder Führer muss ...“ bzw. „jeder Fahrzeugführer muss ...“ ist dahingehend zu verstehen, dass es nicht um die Zulassungsfähigkeit von Fahrzeugen, sondern um die Verhaltenspflichten des Fahrers geht.
- „control“ bzw. „contrôler“ werden nicht nur mit „beherrschen“, sondern auch mit „beaufsichtigen“, „überwachen“, „überprüfen“ übersetzt.

Das Auslegungsergebnis nach dem systematischen 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.

Das Auslegungsergebnis nach Sinn und Zweck des Vertrages:

- Der Vertragszweck liegt darin, im Interesse der Verkehrssicherheit einheitliche Verkehrsregeln herbeizuführen.
- Der Vertragszweck ist nicht, technischen Fortschritt durch Zulassungsregeln zu blockieren.

Das Ergebnis:

Das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr steht der Zulassung von Fahrerassistenzsystemen nicht entgegen.

Dies gilt auch für systeminitiierte, nicht übersteuerbare Systeme.