



Kurzinformation

Änderung des Wiener Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr

Um die rechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung automatisierter Fahrsysteme zu schaffen, haben die Vertragsparteien zum Wiener Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr¹ (im Folgenden „Wiener Übereinkommen“) beschlossen, Änderungen am genannten Abkommen vorzunehmen. Nach Art. 49 Abs. 1 des Wiener Übereinkommens können Änderungsvorschläge von jedem Vertragsstaat eingebracht werden. Diese zirkuliert der VN-Generalsekretär unter allen Vertragsstaaten, welche den Änderungen wiederum zustimmen, diese ablehnen oder eine Vertragsstaatenkonferenz einberufen können. Widerspricht innerhalb einer Frist von einem Jahr nicht mindestens ein Drittel der Vertragsparteien, so gilt der Änderungsvorschlag nach Art. 49 Abs. 2 lit. a) S. 1 des Wiener Übereinkommens für diejenigen Parteien als angenommen, die nicht widersprochen oder eine Vertragsstaatenkonferenz einberufen haben. Sie tritt sechs Monate nach Ablauf der Jahresfrist in Kraft.

Im Falle der Änderung des Wiener Übereinkommens zur Entwicklung automatisierter Fahrsysteme haben Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien und Österreich den Änderungsvorschlag im Rahmen der Ersten Arbeitsgruppe des *UN Inland Transport Committee* (*working party 1*, im Folgenden „Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit“) im März 2014 eingebracht.² Der Vorschlag wurde vom VN-Generalsekretär am 23. September 2014 an alle Vertragsstaaten des Wiener Übereinkommens zirkuliert.³ Da innerhalb der Jahresfrist keine der Vertragsparteien Widerspruch ein-

¹ Der englische Vertragstext ist verfügbar unter https://treaties.un.org/doc/Treaties/1977/05/19770524%2000-13%20AM/Ch_XI_B_19.pdf (zuletzt aufgerufen am 28. September 2016); bzgl. der Ratifikation siehe BGBl. 1977 II, S. 809, 811.

² VN Wirtschafts- und Sozialausschuss, Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Working Party on Road Traffic Safety, 68. Sitzung, Genf, 24.-26. März 2014, VN Dok. ECE/TRANS/WP.1/145: <http://www.un-ece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf> (zuletzt aufgerufen am 28. September 2016).

³ VN-Generalsekretär, 23. September 2014, Dok. C.N.569.2014.TREATIES-XI.B.19: <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2014/CN.569.2014-Eng.pdf> (zuletzt aufgerufen am 28. September 2016).

gelegt hat, erfolgte die Notifikation der Vertragsstaaten durch den VN-Generalsekretär am 6. Oktober 2015.⁴ Die Änderung trat nach Art. 49 Abs. 2 lit. a) S. 1 des Wiener Übereinkommens am 23. März 2016 in Kraft und **ist seither für die Bundesrepublik völkerrechtlich verbindlich.**

Die Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit ist eine Untergruppe der VN-Wirtschaftskommission für Europa (*Economic Commission for Europe*).⁵ Diese ist eine der fünf regionalen Kommissionen der VN und wurde 1947 gegründet, um den politischen Dialog zwischen Staaten Europas, Nordamerikas und Asiens zu fördern und internationale, rechtliche Instrumentarien zur wirtschaftlichen Integration zu entwickeln.⁶ Auf dem Gebiet „Transport“ wurde das Unterkomitee *Inland Transport Committee* gebildet, dessen Mitglieder unter diesem [Link](#)⁷ abrufbar sind. Als Vertreterin der Bundesregierung ist Ingeborg Annette Dettbarn (Auswärtiges Amt) gelistet.

Alle Änderungen des Wiener Übereinkommens, welche von der Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit initiiert werden und im Rahmen des Art. 49 Abs. 1 und 2 des Wiener Übereinkommens in Kraft treten, **sind völkerrechtlicher Natur**. Um im innerstaatlichen, deutschen Rechtsraum den Status von geltendem Recht zu erlangen, bedarf es einer Ratifizierung durch den Deutschen Bundestag nach Art. 59 Abs. 2 GG. Dies gilt für allgemeine Änderungen oder wie die vom Anfrager erwähnten technischen Standards (falls diese tatsächlich von der Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit verabschiedet werden sollten). Damit sind die Vertragsstaaten auf völkerrechtlicher Ebene als Normgeber zu qualifizieren. Im Hinblick auf die Umsetzung der Vertragsänderung im deutschen, innerstaatlichen Recht ist der Deutsche Bundestag der Normgeber.

Die in BT-Drucksache 18/8951 in Bezug genommene Textpassage⁸ deutet letztlich darauf hin, dass die Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit den vom Wiener Abkommen gesetzten, engen Rechtsrahmen für das Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr öffnen wollte – von ausschließlich fahrer-betriebenen hin zum maschinen-betriebenen Führen von Fahrzeugen.

Ende der Bearbeitung

⁴ VN-Generalsekretär, 6. Oktober 2014, Dok. C.N.529.2015.TREATIES-XI.B.19: <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2015/CN.529.2015.Reissued.06102015-Eng.pdf> (zuletzt aufgerufen am 28. September 2016).

⁵ Organigramm vom 2. März 2015 verfügbar unter http://www.unece.org/fileadmin/DAM/oes/nutshell/2015/AR_2014_-_Intergovernmental_Structure_2015.JPG (zuletzt aufgerufen am 28. September 2016).

⁶ <http://www.unece.org/mission.html> (zuletzt aufgerufen am 28. September 2016).

⁷ http://www.unece.org/oes/nutshell/governing_bodies.html (zuletzt aufgerufen am 28. September 2016).

⁸ „Auf der Sitzung der WP.1 im März 2014 haben sich die Teilnehmer auf eine Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr verständigt, um eine Klarstellung hinsichtlich bereits im Verkehr befindlicher Assistenz- bzw. automatisierter Systeme zu erreichen und um weitere automatisierte Systeme möglich machen zu können.“