



Dieser autonom fahrende Bus mit 12 Sitzplätzen fährt seit einem Jahr auf einer einprogrammierten Strecke mit 12 Haltestellen in Keitum auf Sylt. Foto: EurA AG

Fahrzeuge ohne Fahrerin oder Fahrer sind nicht zulassungsfähig. In dieser Hinsicht ist die Rechtslage eindeutig. So steht es in Übereinstimmung mit EU-Recht und auf Grundlage des Straßenverkehrsgesetzes in der deutschen Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Das bedeutet: »Autonom fahrende Fahrzeuge wird man nur dann haben, wenn man eine Gesetzesänderung bekommt. Die ist aber nur zu erwarten, wenn die Technik wirklich so ausgereift ist, dass die Fahrzeuge einigermaßen gefahrlos im Straßenverkehr fahren«, versichert Professor Michael Stöber vom Institut für Wirtschafts- und Steuerrecht. Innerhalb des Projekts NAF-Bus (siehe

# Ohne Mensch geht es nicht

Gänzlich autonom fahrende Fahrzeuge sind nach derzeitiger Gesetzeslage im Straßenverkehr nicht erlaubt. Diese und weitere rechtliche Besonderheiten hat Juraprofessor Michael Stöber unter die Lupe genommen.

die persönlich haftet, wenn ein eigenes Verschulden vorliegt«, so Stöber. Aber auch ohne persönliche Haftung gibt es nach Ansicht des Experten keine Haftungslücke.

»Aus zivilrechtlicher Sicht ist es immer günstig, wenn man möglichst viele Anspruchsgegner hat.«

Zum einen ist da nach wie vor die Haftung des Fahrzeughalters oder der Fahrzeughalterin. Zum anderen tritt an die Stelle der Fahrerhaftung die Produkthaftung nach dem Produkthaftungsgesetz. »Das ist eine vom Verschulden unabhängige Haftung. Das heißt wer das Fahrzeug hergestellt hat, haftet, wenn durch Fehler des Fahrzeugs Schäden entstehen.« Theoretisch gibt es die Produkthaftung auch jetzt schon. Sie spielt aber bei regulären Fahrzeugen keine große Rolle, weil Unfälle im Straßenverkehr in der Regel auf menschliches Fehlverhalten und nicht auf Produktfehler zurückzuführen sind.

Da bei autonom fahrenden Fahrzeugen in erster Linie Softwarefehler zu erwarten sind, wäre es wünschenswert, so

fahrende Fahrzeuge besser geeignet ist«, erklärt Stöber.

Insgesamt gesehen unterscheiden sich selbstfahrende Fahrzeuge in rechtlicher Hinsicht kaum von konventionellen Kraftfahrzeugen. Stöber: »Ich meine, dass es da eigentlich gar nicht viel Neues braucht. Eine Anpassung der Produkthaftungsrichtlinie ist sinnvoll. Aber das ist auch schon im Prozess.« Für den Betrieb der autonomen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen und Plätzen sind zwei Punkte wichtig: Man braucht einen Steward und eine Sondergenehmigung, weil es (noch) keine Typengenehmigung für diese Art von Fahrzeugen gibt. Kerstin Nees

elektrisch betriebenen NAF-Kleinbusse sind in verschiedenen Testszenarien auf einem privaten Gelände des schleswig-holsteinischen GreenTEC-Campus in Engesande sowie auf öffentlichen Straßen im Kreis Nordfriesland und auf Sylt im Einsatz. Hierbei werden der Nutzen und die Auswirkungen autonomer Fahrzeuge im ÖPNV geprüft. Von der Universität Kiel sind Arbeitsgruppen aus der Informatik, der Geographie und der Rechtswissenschaft beteiligt.

www.naf-bus.de

## Projekt NAF-Bus

NAF-Bus steht für »nachfragegesteuerter autonom fahrender Bus«. Das im Juli 2017 gestartete Projekt NAF-Bus soll bis Juni 2020 das innovative Konzept des »ÖPNV on demand«, eines öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ohne feste Fahrpläne, weiter voranbringen. Gefördert wird es vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur mit rund 2,38 Millionen Euro. Die