

## „Schlafend ins Wochenende fahren? Noch nicht ...“

Ingolstadt, 3. Februar 2022 – Ende Juli 2021 hat die Bundesregierung ein Gesetz auf den Weg gebracht, nach dem vollautomatisierte Fahrzeuge ([Level 4 nach SAE J3016](#)) künftig in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr im Regelbetrieb fahren dürfen. Aber für welche Fahrzeuge ist das überhaupt schon machbar? Wie weit ist das Projekt Mobilität der Zukunft hierzulande? Die breit angelegte &Audi „SocAlty“-Studie geht diesen Fragen nach. Uta Klawitter, Leiterin Zentraler Rechtsservice und Chefsyndika bei Audi, ist gemeinsam mit ihrem Team, das sich mit den rechtlichen Fragestellungen der Automatisierung befasst, daran beteiligt und gibt Antworten zu den rechtlichen Rahmenbedingungen für automatisiertes und autonomes Fahren.

### **Frau Klawitter, wie fahren wir zukünftig Auto?**

**Klawitter:** In Europa dürfen wir bis zum Jahr 2030 sicher damit rechnen, dass wir auf der Langstrecke Funktionen wie den Autobahnpielen sehen werden. Dass wir schon schlafend ins Wochenende fahren können, glaube ich aber eher nicht. Für Fahrzeuge, die privat genutzt werden, fehlt es in Europa noch an technischen Regelwerken zur Zulassung einer Level 4-Funktion. Diese erwarten wir frühestens 2024. Daneben bedarf es noch der Einführung von Regelungen in dem jeweiligen nationalen Straßenverkehrsrecht.

### **Es wird also noch einige Zeit dauern ...**

**Klawitter:** Ja und nein. Denn andererseits werden wir in den Städten, also auf kurzen Strecken, wohl schon autonom fahrende People Mover sehen. Dabei handelt es sich um eine Art Großraumtaxi, das ohne menschliche\_n Fahrer\_in fährt. Und sicher werden wir in der Stadt nicht nur Autos nutzen, sondern auch Scooter, Leihfahrräder oder für ältere Menschen sogar mobile Rollatoren. Es wird also eine noch größere Vielfalt an Mobilitätsformen geben. Entscheidend wird sein, die gesamte Mobilitätslandschaft in den Blick zu nehmen und sie für Menschen möglichst leicht zugänglich zu machen, indem alle Mobilitätsformen nahtlos miteinander vernetzt sind. Also ein ganzheitliches Ökosystem, das z.B. die Reservierung eines Parkplatzes und einer Ladestelle ermöglicht, bevor man mit einem automatisierten E-Auto in die Stadt fährt.

### **Das gilt für die Stadt. Aber wie ist es auf dem Land?**

**Klawitter:** Auf dem Land werden die Menschen zwar überwiegend weiter eigene Autos fahren, jedoch werden autonom fahrende People Mover, wie in der Stadt, das Mobilitätsangebot auch auf dem Land erweitern und so einen besseren Zugang zur Infrastruktur, wie beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, bieten.

### **Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen auf dem Weg dorthin?**

**Klawitter:** Die größte Herausforderung wird sicherlich die Technologie selbst sein. Sie muss die hochautomatisierte Fahrfunktion reibungslos und vor allem sicher ermöglichen. Denn nur dann, und das ist die zweite Herausforderung, wird sie auch von der Gesellschaft akzeptiert und ihr entsprechendes Vertrauen entgegengebracht.

Die dritte Herausforderung liegt für mich ebenfalls auf der Hand: Wir brauchen eine Harmonisierung der Regulierungen auf internationaler, mindestens auf europäischer Ebene. Andernfalls wäre der Einsatzbereich der Fahrzeuge über die Ländergrenzen hinweg eingeschränkt und die technische Differenzierung aufgrund der jeweiligen nationalen verkehrsrechtlichen Anforderungen äußerst komplex.

### **Wie weit sind denn andere Länder in dieser Hinsicht?**

**Klawitter:** Was den Rechtsrahmen betrifft, ist Deutschland ganz klar der Vorreiter in Europa. Und auch was die Technologie betrifft, spielen wir vorne mit: Audi und CARIAD haben das im letzten Jahr bei der IAA in München zum Beispiel mit dem Showcase Automated Valet Parking gezeigt. Dabei wird das Auto am Parkhauseingang abgestellt und fährt, per App gesteuert, ganz von allein auf seinen Parkplatz im Parkhaus. Aber wichtig auch dabei ist der hohe Anspruch an die Sicherheit, den man an dieser Stelle einfach voraussetzt und entsprechend gesetzlich schützt. In den beiden anderen Vorreitermärkten, den USA und China, beobachten wir teilweise eine andere Herangehensweise. In den USA begegnet man technischen Neuerungen mit mehr Neugier und nimmt dafür gewisse Risiken in Kauf. Der deutsche Gesetzgeber hingegen öffnet sich dieser evolutionären Technologie richtigerweise in kleineren Schritten, um die möglichen Risiken zu minimieren. Die deutschen Normen zum automatisierten Fahren auf Level L4 sehen daher vor, dass die Funktion nur in zuvor genehmigten Betriebsbereichen eingesetzt werden darf. Um das Vertrauen in die Funktion zu stärken, sieht das Gesetz auch verschiedene Ebenen der Absicherungen vor.

### **Wie sehen die nächsten Schritte aus?**

**Klawitter:** Im Fokus des Gesetzes zum Level 4 stehen aktuell noch der People Mover und der Logistikverkehr, unter strengen Bedingungen die Nutzung von Fahrzeugen mittels einer automatisierten Fahrfunktion, ohne dass ein Mensch als Fahrer\_in erforderlich ist. Möglich ist das im öffentlichen Straßenverkehr aber derzeit nur in vorab genehmigten Betriebsbereichen. Fokus ist hier aktuell noch der People Mover und der Logistikverkehr. Im nächsten Schritt muss dies dann auch für die Fahrzeuge im Ownership-Bereich erfolgen.

### **Und so wird es 2030 sein?**

**Klawitter:** Ja, das glaube ich. Aber der Weg dahin wird, gerade auch auf der rechtlichen Seite, in Deutschland behutsam und Schritt für Schritt gemacht. Evolutionär und nicht revolutionär wie in den USA oder China. Das kann ein Vorteil sein, denn der evolutionäre Pfad vermag Vertrauen in die Qualität der Funktion aufzubauen, die unsere Kund\_innen auch von uns erwarten.

---

## Kurzbiografie

**Uta Klawitter**, gebürtig aus Bremen, studierte Jura an der Universität Osnabrück, wo sie 1996 promovierte. Mit einem Executive MBA an der Kellogg School of Management in den USA und der WHU (Otto Beisheim School of Management) in Deutschland rundete sie ihre Ausbildung ab. 1995 stieg sie als Associate bei der internationalen Kanzlei Shearman & Sterling ein. 1998 folgte der Wechsel zu DaimlerChrysler als Leiterin für Gesellschaftsrecht. 2001 wurde sie Leiterin von Gesellschafts- und Kapitalmarktrecht bei der Deutschen Telekom, 2010 wechselte sie als Leiterin der Rechtsabteilung zu Fresenius. Seit dem 1. Juli 2019 leitet Uta Klawitter den Zentralen Rechtsservice der AUDI AG.

---

## Kommunikation Kultur / Trends

Saskia Lexen

CEO-Kommunikation und

Pressesprecherin Initiative & Audi

Telefon: +49 841 89-32689

E-Mail: [saskia.lexen@audi.de](mailto:saskia.lexen@audi.de)

[www.audi-mediacyber.com/de](http://www.audi-mediacyber.com/de)



---

Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Mit seinen Marken Audi, Ducati, Lamborghini und seit dem 1. Januar 2022 Bentley bildet er die Markengruppe Premium innerhalb des Volkswagen Konzerns. Die Marken sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent. Audi und seine Partner produzieren Automobile und Motorräder an 21 Standorten in 13 Ländern.

2021 hat der Audi Konzern rund 1,681 Millionen Automobile der Marke Audi, 8.405 Sportwagen der Marke Lamborghini und 59.447 Motorräder der Marke Ducati an Kund\_innen ausgeliefert. Weltweit arbeiten mehr als 85.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 58.000 in Deutschland. Mit ihren attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt die Markengruppe Premium den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.

---