



Sascha Weber, Anna N. Ravenschlag, Christine Sutter & Michael Oehl
Institut für Verkehrswissenschaft und Verkehrspsychologie, Deutsche Hochschule der Polizei

Hintergrund

Das hoch- und vollautomatisierte Fahren wird die Mobilität in Zukunft verändern. Das zumindest scheint die logische Schlussfolgerung einer evolutionären Weiterentwicklung der bestehenden Fahrzeugtechnik zu sein. Aber wie stellt sich die Meinung der Gesellschaft zu dieser innovativen Technologie dar? Da das hoch- und vollautomatisierte Fahren als Technologie der Zukunft der Gesellschaft noch nicht zur Verfügung steht, scheidet der tatsächliche Gebrauch als beobachtbares Indiz für Akzeptanz allerdings aus. Technologieakzeptanzmodelle geben aber den Hinweis, dass in solchen Fällen Akzeptanz oder zumindest eine latente Akzeptanzbereitschaft über die Bereitschaft und die Einstellung zum Gebrauch der Technologie erfragbar sind. Die Bereitschaft und die Einstellung zum Gebrauch werden wiederum vom wahrgenommenen Nutzen und den wahrgenommenen Risiken einer innovativen Technologie entscheidend beeinflusst. Die vorliegende Pilotbefragung (Weber, 2018) beschäftigt sich mit der gesellschaftlichen Akzeptanz gegenüber hoch- und vollautomatisiertem Fahren (SAE 3 und höher) und untersucht Nutzungsoptionen und Risikobefürchtungen bezüglich des automatisierten Fahrens im Kontext subjektiver, sozialer und rechtlicher Faktoren.

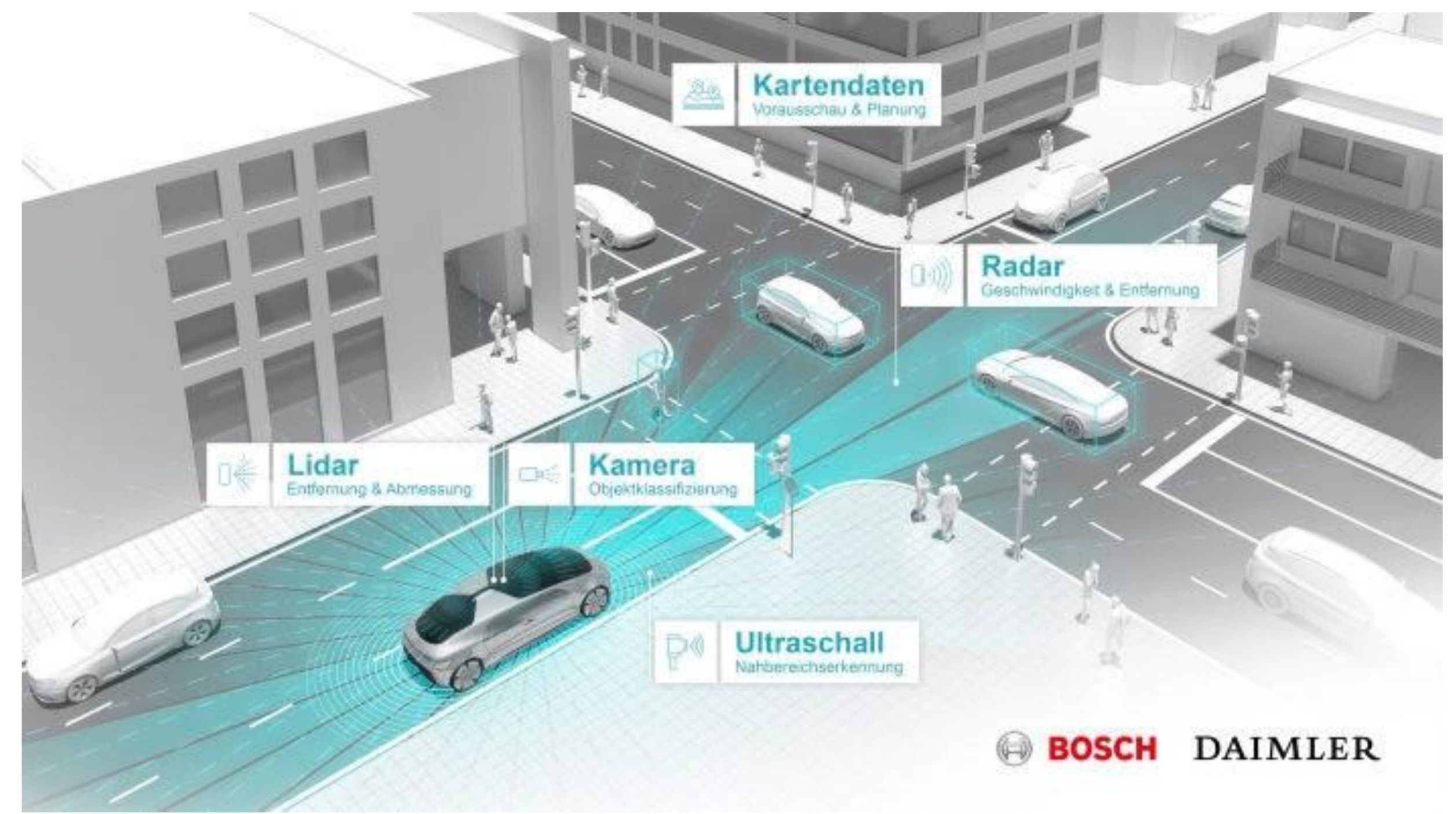


Abb. 1. Konzeptionelle Darstellung automatisierter Fahrsysteme in Realfahrtsituationen. © media.daimler.com

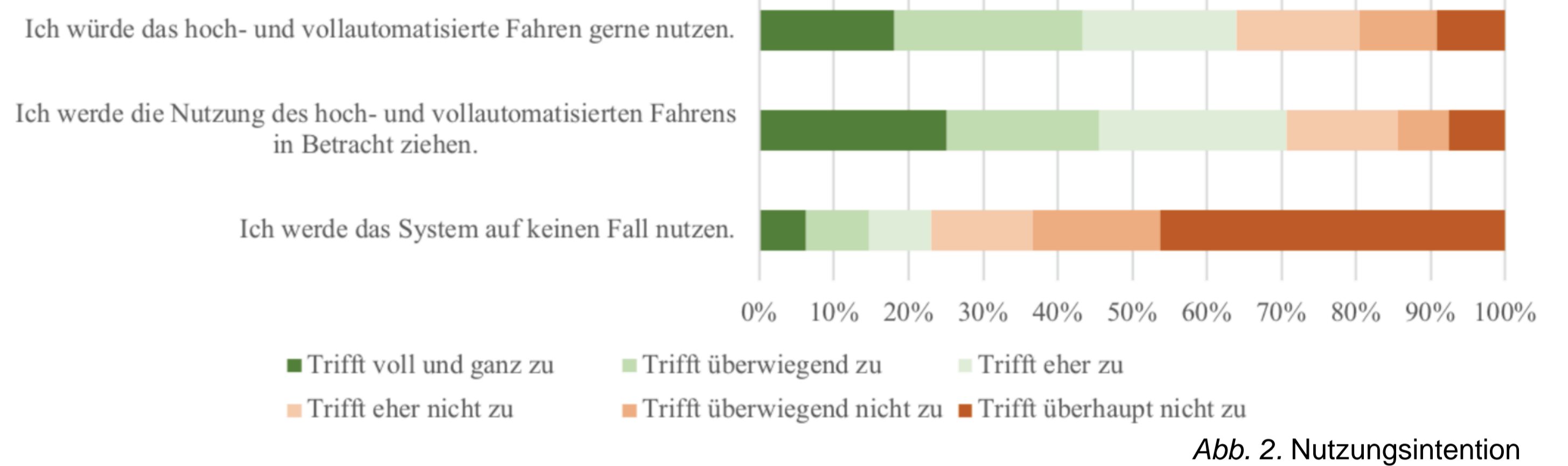
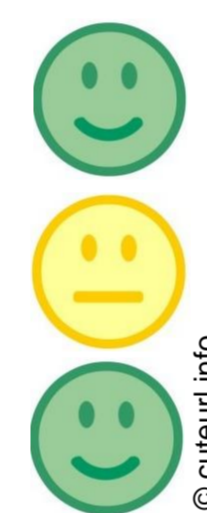
Methode und Design

An der Befragung nahmen insgesamt 266 Personen (166 männlich, 96 weiblich) im Alter von 16 bis 69 Jahren teil. Der Fragebogen bestand aus 16 Items zur Risikobefürchtung (z.B. Gesetzgebung/Haftung, veränderter Fahrspaß), Nutzungsintention (z.B. fahrfremde Tätigkeiten) und Wirkung aktueller gesellschaftlicher Ereignisse im mobilen Individualverkehr. Die Teilnehmenden wurden gebeten, vorgegebene Aussagen anhand einer sechs-stufigen Likert-Skala zu bewerten. Im Folgenden sind drei thematisch besonders relevante Ergebnisse der insgesamt sechs untersuchten Forschungsfragen aufgeführt.

Ergebnisse

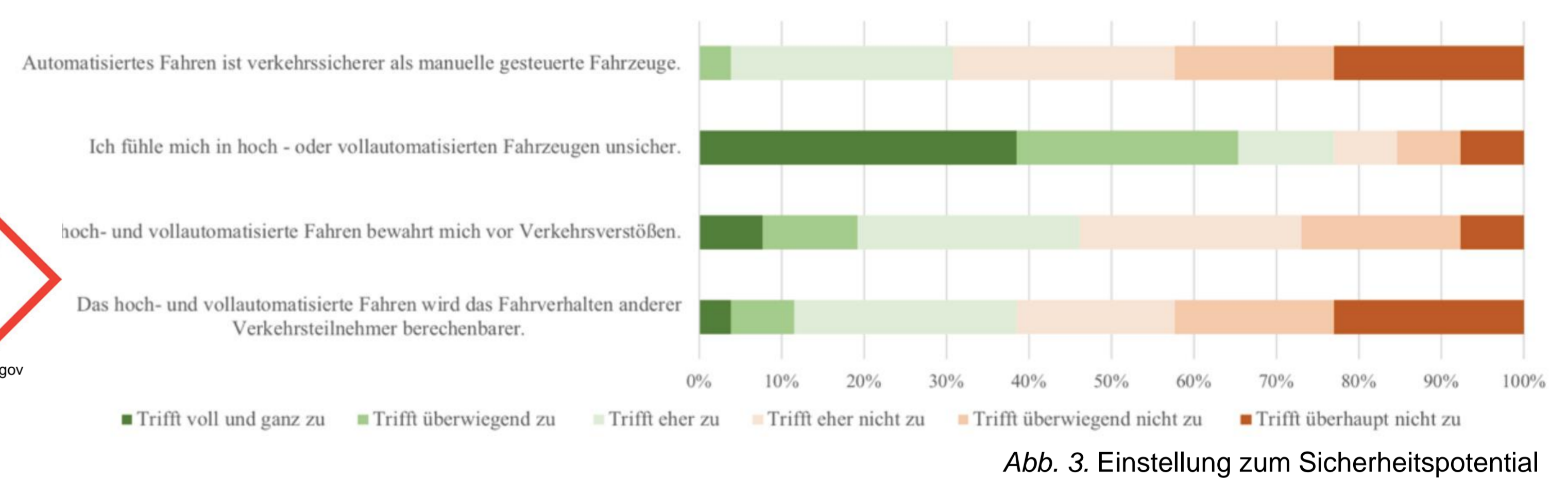
Die allgemeine Nutzungsintention hoch- und vollautomatisierter Fahrsysteme ist relativ hoch.

43 % bzw. 63 % würden das hoch- und vollautomatisierte Fahren (gerne) nutzen und 46 % ziehen die Nutzung in Betracht (Abb. 2).



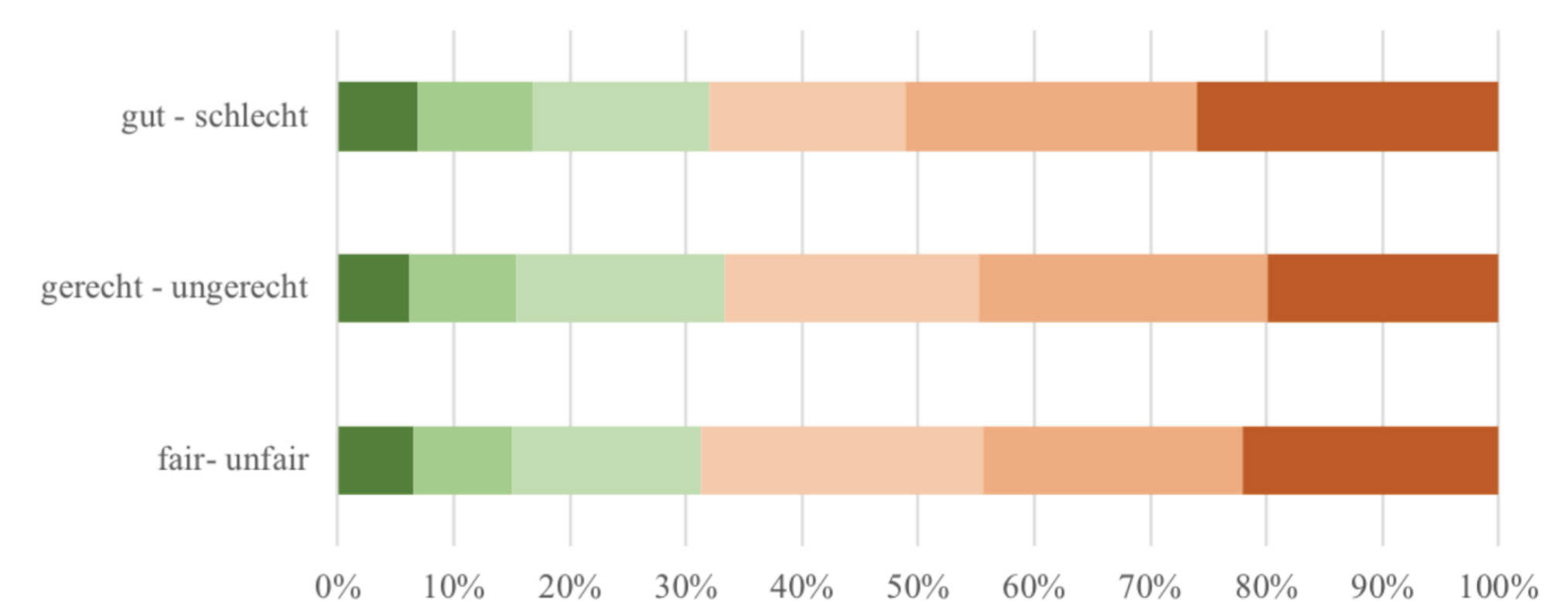
Das Sicherheitspotential von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen ist die wichtigste wahrgenommene Nutzungsoption.

Aussagen über mögliche Auswirkungen des hoch- und vollautomatisierten Fahrens auf die Verkehrssicherheit wurden insgesamt eher negativ bewertet (Abb. 3), wenngleich das Sicherheitspotential von 99 % der Befragten (nicht dargestellt) als wichtigste Nutzungsoption empfunden wurde.



Die gesetzliche Regelung zum hoch- und vollautomatisierten Fahren ist vielen nicht bekannt und wird als ungerecht empfunden.

Die Gesetzesnovellierung im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren ist nur knapp 44 % der Teilnehmenden bekannt (nicht dargestellt). Zudem zeigte sich insgesamt eine eher ablehnende Haltung gegenüber der aktuellen rechtlichen Situation (Abb. 4).



Fazit

Die Ergebnisse dieser Studie zeigen, dass die Akzeptanz gegenüber hoch- und vollautomatisiertem Fahren im Vergleich zu früheren Untersuchungen (z.B. Cyganski, 2015) relativ hoch ist. Der Aspekt der Verkehrssicherheit ist den Befragten wie schon in anderen Studien auffallend wichtig. Weite Teile der Bevölkerung trauen der technologischen Innovation eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu. Die neue rechtliche Situation (Kommentar zum Achten Gesetz zur Änderung des StVG vom 16. Juni 2017, siehe Lüdemann, Sutter & Vogelpohl, 2018) ist mäßig bekannt und wird überwiegend als ungerecht empfunden, was wiederum nur wenig Einfluss auf die Einstellung gegenüber der Technologie hat. Die Möglichkeit, während des hoch- oder vollautomatisierten Fahrbetriebs fahrfremden Tätigkeiten nachzugehen wird ähnlich wie die Bedenken hinsichtlich der Entwicklung des Fahrspaßes eher gering geschätzt. Ein deutlicher Einfluss von aktuellen gesellschaftlichen Ereignissen (z.B. Diesel-Abgasskandal) auf die Einstellung gegenüber hoch- und vollautomatisiertem Fahren konnte nicht nachgewiesen werden. Weiterführende Erhebungen werden sich damit beschäftigen, welchen Einfluss die Aufgeschlossenheit gegenüber innovativen Technologien auf die Akzeptanz des automatisierten Fahrens hat.

Cyganski, R. (2015). Autonome Fahrzeuge und autonomes Fahren aus Sicht der Nachfragemodellierung. In: Maurer, M.; Gerdes, C.; Lenz, B. & Winner, H. (Hrsg.). *Autonomes Fahren – Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte*. Springer Vieweg: Berlin, Heidelberg. S. 241-263.
Lüdemann, V., Sutter, C. & Vogelpohl, K. (2018). Neue Pflichten für Fahrzeugführer beim automatisierten Fahren – eine Analyse aus rechtlicher und verkehrspsychologischer Sicht. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 31, 9, 411-417.
Weber, S. (2018). *Automatisiertes Fahren – Prognose der gesellschaftlichen Akzeptanz*. Masterarbeit, Deutsche Hochschule der Polizei.