



HOCHSCHULE OSNABRÜCK  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION  
Europäischer Fonds für  
regionale Entwicklung



# DEMOKRATIE DES FAHRENS: SOLLEN AUTOS MORALISCHE ENTSCHEIDUNGEN TREFFEN? (DEFRAME)

ZENTRALE ERGEBNISSE DER DATENERHEBUNG

ARBEITSPAKET 3: AKZEPTANZFORSCHUNG

01 HINTERGRUND, ZIELSETZUNG UND DATENSATZ

02 MANAGEMENT SUMMARY

03 AUSGEWÄHLTE EMPIRISCHE ERGEBNISSE

04 KONTAKT



# 01 HINTERGRUND, ZIELSETZUNG UND DATENSATZ

<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Autonomes Fahren wird den Mobilitätssektor und das Mobilitätsverhalten zukünftig grundlegend verändern.</li><li>• Zentrale Rahmenbedingungen des autonomen Fahrens werden derzeit diskutiert.</li><li>• Die Technologie ist für einen Großteil der Gesellschaft noch nicht erfahrbar.</li><li>• Eine qualifizierte öffentliche Meinungsbildung ist für die zukünftige Akzeptanz und Ausgestaltung der Technologie wichtig.</li></ul>
<b>Zielsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Untersuchung der Einstellung potentieller Nutzer*innen zum autonomen Fahren.</li><li>• Entwicklung eines Theaterstückes mit dem Ziel, positive und negative Nutzungsaspekte des autonomen Fahrens erfahrbar zu machen.</li><li>• Unterstützung eines gesellschaftlichen Dialoges.</li></ul>
<b>Datensatz</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quantitative Studie (n=364) in Q1 2020.</li><li>• Zwei Messzeitpunkte, Datenerhebung vor (t1) und nach (t2) den Theateraufführungen.</li><li>• Convenience Sample, Stichprobe nicht repräsentativ: Altersdurchschnitt der Befragten liegt bei 42,9 Jahren, Geschlechterverteilung (w 59%, m 40%, d 1%), vorwiegend akademisches Bildungsniveau mit ausgewogener Einkommensverteilung, 78% der Befragten besitzen einen PKW im Haushalt.</li><li>• Bivariate Auswertung des Datensatzes in SPSS.</li></ul>

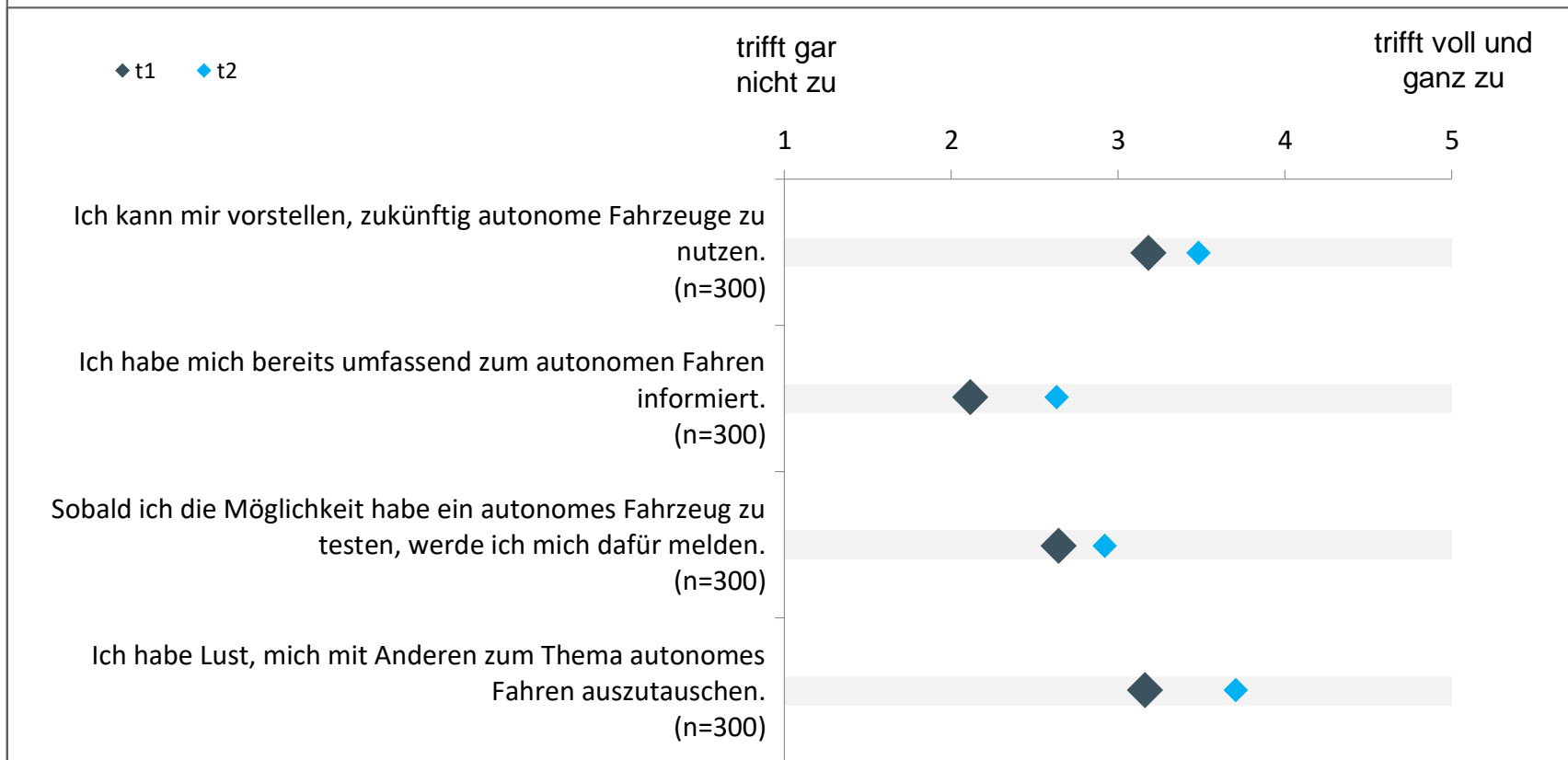


## 02 MANAGEMENT SUMMARY

<p>Vertrauen ins autonome Fahren abhängig vom Grad der Informiertheit</p>	<p>Die Befragten schätzen ihren Wissensstand zum Thema autonomes Fahren zunächst als nicht besonders umfangreich ein. Je informierter potentielle Nutzer*innen aber sind, desto positiver ist die Wahrnehmung der Technologie. Der Grad der Informiertheit scheint in direktem Zusammenhang mit dem Vertrauen in das autonome Fahren zu stehen. Insgesamt nehmen die Befragten das autonome Fahren als wichtigen Bestandteil der zukünftigen Mobilität wahr und erkennen trotz Sicherheitsbedenken das Potential der Technologie.</p>
<p>Unterschiedliche Bewertung der Übergabe von Verantwortung an das autonome Fahrzeug</p>	<p>Hoch informierte Befragte stimmen der Übergabe von Verantwortung an das autonome Fahrzeug tendenziell eher zu. Die Altersgruppe zwischen 45 und 60 bleibt im Vergleich zu jüngeren Befragten - auch nach der Auseinandersetzung mit dem Thema - skeptisch hinsichtlich der Übergabe von Verantwortung an die Technologie. Über alle Altersgruppen hinweg zeigen Vielfahrer höhere Zustimmungswerte hinsichtlich der Übergabe von Verantwortung an das autonome Fahrzeug.</p>
<p>„Zufall“ als präferierte Option in Krisensituationen</p>	<p>Die Befragten bewerten das autonome Fahren als Technologie, die ein Sicherheitsrisiko darstellen kann, aber gleichzeitig Potential bietet, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Beide Bewertungen steigen nach der theatralen Intervention an. Sollte es in einer Unfallsituation um „Leben oder Tod“ gehen, neigt der überwiegende Teil aller Befragten nach der Auseinandersetzung mit dem Thema tendenziell stärker dazu, den Zufall entscheiden zu lassen.</p>
<p>Theatrale Intervention steigert Interesse und fördert die Meinungsbildung</p>	<p>Die Ergebnisse zeigen, dass die theatrale Intervention das Verständnis für die mit der Einführung der Technologie verbundenen komplexen Fragestellungen fördert. Vor dem Hintergrund einer ausgewogenen Darstellung von positiven und negativen Aspekten des autonomen Fahrens zeigen die Befragten nach der Aufführung bei vielen der Items eine positivere Haltung zum Thema. Ferner lässt sich nach der theatralen Intervention auch ein gesteigertes Interesse der Befragten an der Technologie und der Wunsch eines weiteren Diskurses zum Thema erkennen.</p>

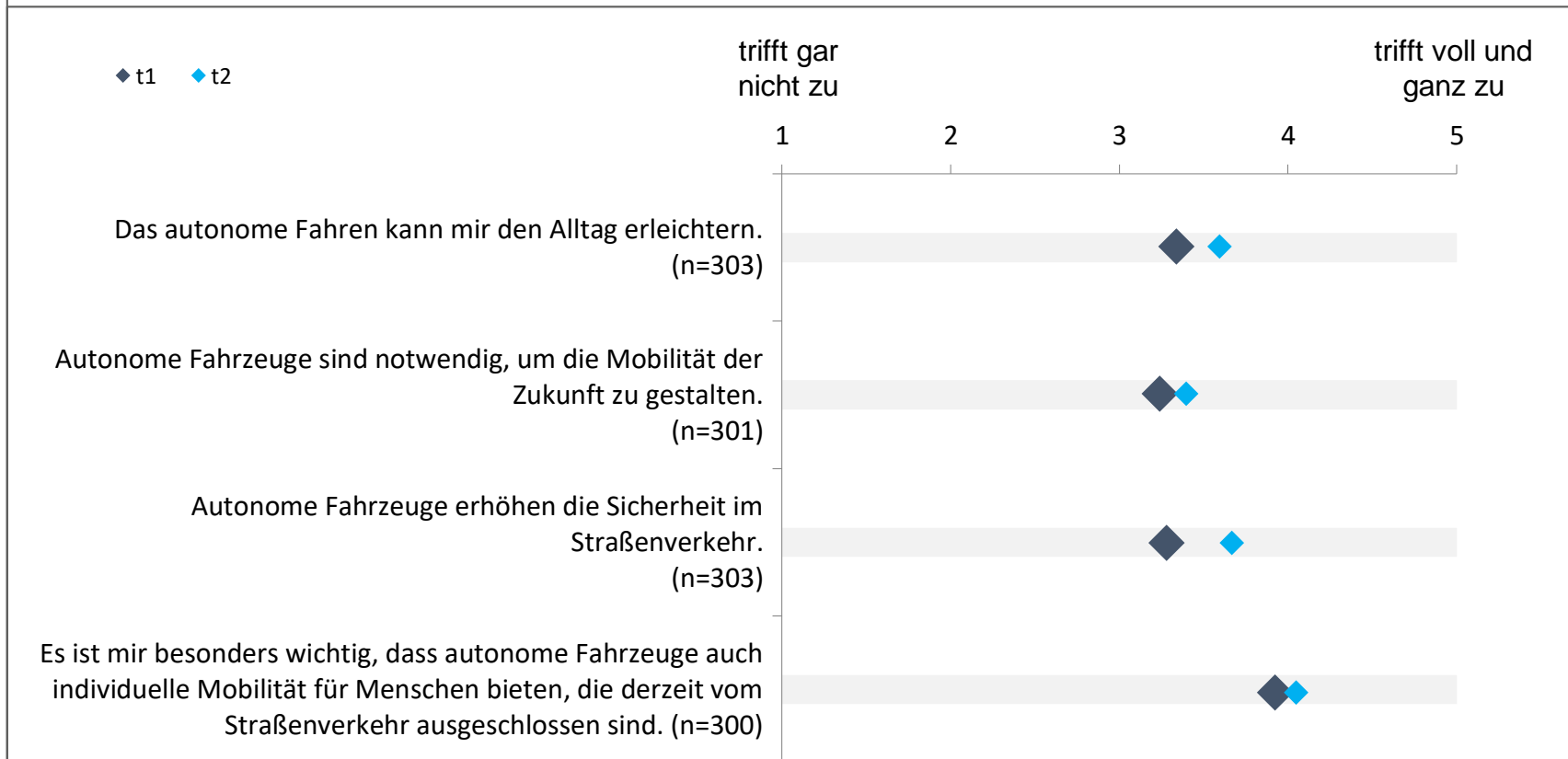
## 03 AUSGEWÄHLTE EMPIRISCHE ERGEBNISSE

### Bewertung des Interesses am Thema autonomes Fahren (Auswahl)



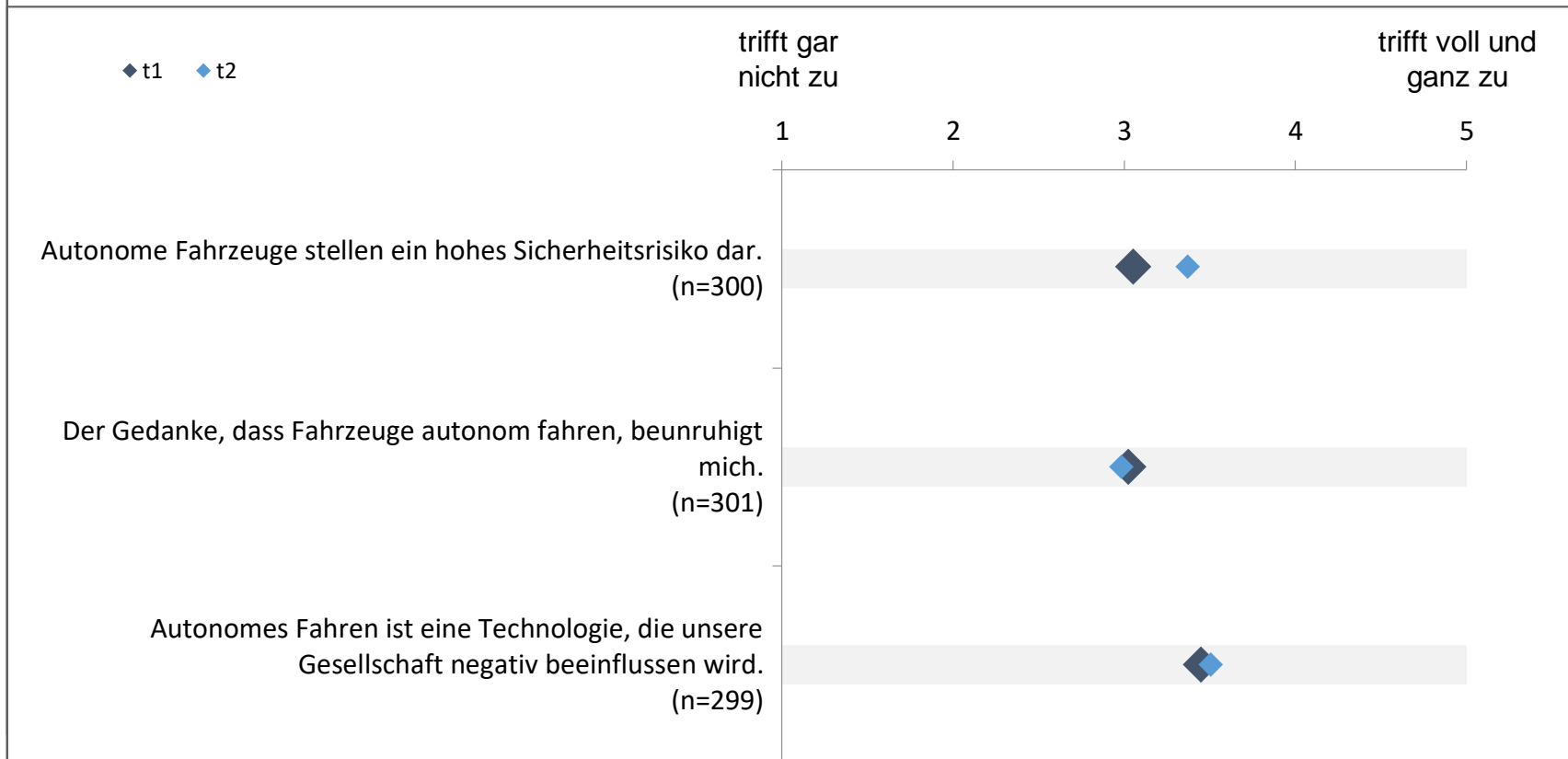
## 03 AUSGEWÄHLTE EMPIRISCHE ERGEBNISSE

### Übersicht der Bewertung positiver Aspekte des autonomen Fahrens (Auswahl)



## 03 AUSGEWÄHLTE EMPIRISCHE ERGEBNISSE

### Übersicht der Bewertung negativer Aspekte des autonomen Fahrens (Auswahl)



## 03 AUSGEWÄHLTE EMPIRISCHE ERGEBNISSE

### Vertrauen in und Haltung zur Technologie (Auswahl)

◆ t1    ◆ t2

trifft gar  
nicht zu

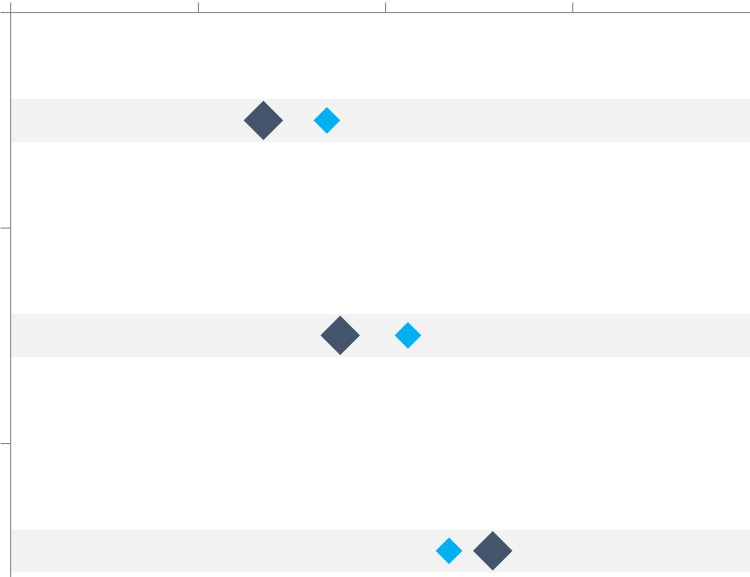
trifft voll und  
ganz zu

1                    2                    3                    4                    5

Ich bin damit einverstanden, dass ein Mensch beim autonomen Fahren nicht mehr eingreifen kann, sobald die Technik ausgereift ist.  
(n=301)

In Unfallsituationen sollte nicht das autonome Fahrzeug, sondern der Zufall über Leben und Tod entscheiden.  
(n=296)

Autonomen Fahrzeugen sollten nie Entscheidungen überlassen werden, bei denen Menschen verletzt oder gar getötet werden können.  
(n=297)



DEMOKRATIE DES FAHRENS  
04 KONTAKT



**HOCHSCHULE OSNABRÜCK**  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION  
Europäischer Fonds für  
regionale Entwicklung



**Prof. Dr. Dominik Halstrup**

Leitung AP 3: Akzeptanzforschung

Hochschule Osnabrück

Telefon: 0541 969 3822

E-Mail: [d.halstrup@hs-osnabrueck.de](mailto:d.halstrup@hs-osnabrueck.de)