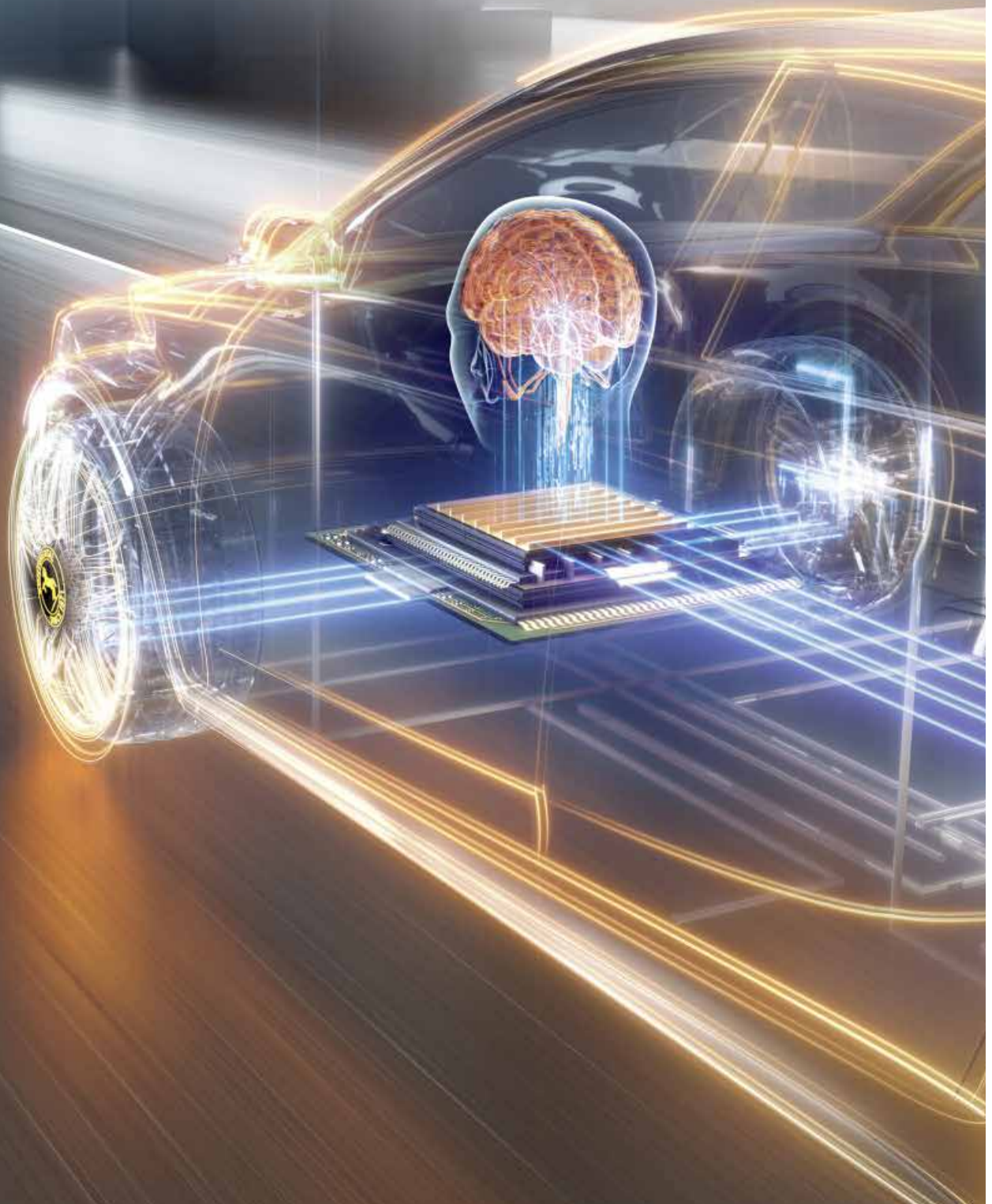


Continental-Mobilitätsstudie 2020

Vom Fahrer zum Passagier: Einstellungen zur technologischen Entwicklung des Autos



Die Continental-Mobilitätsstudie

Seit 2011 führt das Technologieunternehmen Continental in regelmäßigen Abständen Mobilitätsstudien zu unterschiedlichen Fokusthemen durch. Die Mobilitätsstudie 2020 ist bereits die sechste Auflage der Continental-Mobilitätsstudie, bei der jeweils Menschen in Deutschland, Frankreich, den USA, China und Japan zu ihren Einstellungen gegenüber verschiedenen Aspekten der Mobilität befragt werden. Eines der Kernthemen der aktuellen Studie ist das automatisierte und autonome Fahren.

Die Befragung für die Auflage 2020 lief in zwei Wellen, die jeweils unterschiedliche Schwerpunktthemen setzten.

Befragt wurde in der zweiten Welle im Oktober 2020 ein jeweils bevölkerungsrepräsentatives Sample aus jeweils gut 1.000 Befragten in fünf Ländern von drei Kontinenten: Deutschland, Frankreich, USA, Japan und China.

Der Schwerpunkt dieser Befragung lag auf den Einstellungen zum automatisierten und autonomen Fahren: Welche Rolle das Selbstfahren für die Befragten spielt, wie bereit sie sind, Kontrolle abzugeben, oder welche Bedeutung technologische Entwicklungen für sie haben, sind relevante Grundlagen für die Akzeptanz der Technologie. Auch die Offenheit gegenüber verschiedenen Assistenzsystemen und nicht zuletzt explizit gegenüber autonomen Fahrzeugen wurde abgefragt.

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der ersten Welle der Continental-Mobilitätsstudie 2020 zusammengefasst.



Kontext

Selbstfahrende Fahrzeuge sind seit Jahren ein großes Versprechen der Mobilität der Zukunft: Der Komfort des Individualverkehrs, die gleichzeitige Möglichkeit, sich bei der Fahrt mit anderen Dingen zu befassen, und nicht zuletzt eine höhere Sicherheit, wenn der Fahrer als potenzielle Fehlerquelle an Bedeutung verliert - die Vorzüge scheinen auf der Hand zu liegen.

Teilautonomes Fahren ist heute zunehmend im Einsatz, Assistenzsysteme für bestimmte Einsatzgebiete sind in der Serienproduktion. Bis das hoch automatisierte Fahren, bei dem der Fahrer die Kontrolle an die Software abgibt und diese nicht mehr dauerhaft überwachen muss, oder das voll automatisierte und autonome Fahren aber im Regelbetrieb möglich sind, wird noch einige Zeit vergehen. Die Technologie wird weiterentwickelt, regulatorische Voraussetzungen müssen geschaffen werden - und es braucht die Akzeptanz der Menschen, die Kontrolle über das Fahrzeug an die Technologie abzugeben.

Bereits im Jahr 2013 waren Assistenzsysteme und automatisierte Fahrzeuge das Fokusthema der Continental-Mobilitätsstudie, auch bei der fünften Auflage der Mobilitätsstudie im Jahr 2018 wurde die Einstellung der Menschen zu dem Thema behandelt. In der vorliegenden sechsten Mobilitätsstudie steht das Thema erneut im Mittelpunkt.



Kernergebnisse der Continental-Mobilitätsstudie 2020 - Welle 2

#1: Die Fahrer halten am Steuer des eigenen Wagens fest - und haben Erwartungen an die vorhandene Technologie

In Zeiten der Coronapandemie, die dem Automobil als privatem, geschütztem Raum eine Bedeutungsrenaissance beschert hat, ist Besitz stärker gefragt als Teilen: Zwischen 74 und 90 Prozent der Menschen bevorzugen es, in ihrem eigenen Auto zu fahren. 60 bis 79 Prozent sagen, sie würden dabei am liebsten selbst das Steuer führen.

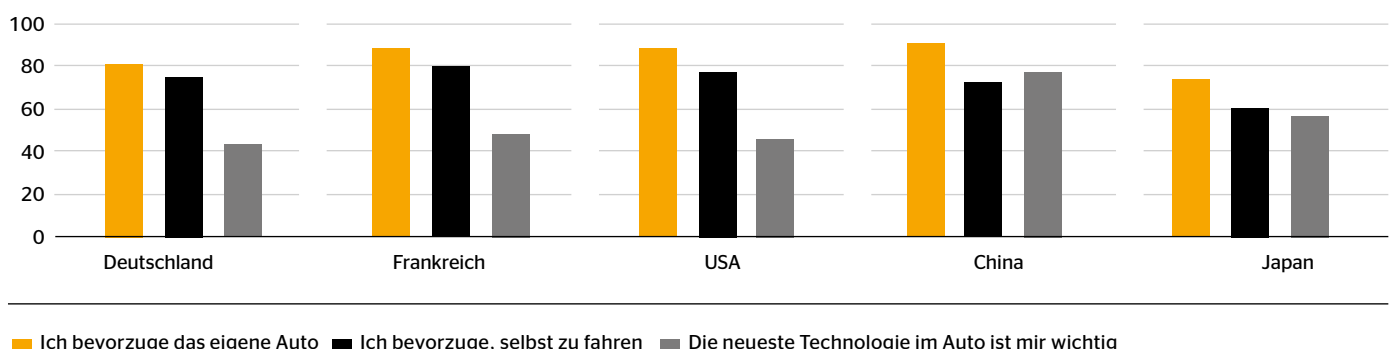
Diese Selbstfahrer in eigenen Fahrzeugen sind besonders stark in Frankreich, den USA und Deutschland vertreten. In allen drei Nationen gibt zudem die Mehrheit der Befragten an, sie würden ungern einer Technologie das Steuer überlassen. So ist bei allen Diskussionen um zukünftige Mobilitätsformen - von Sharing-Modellen bis zum selbstfahrenden Auto - das heutige Bild der Automobilität für die meisten Menschen noch ein sehr traditionelles: Sie sehen sich selbst am Steuer des eigenen Wagens.

Dies bedeutet aber nicht, dass man neuen Technologien gegenüber nicht offen ist: Auch in den eher gesättigten europäischen Märkten liegt die Technologieoffenheit der Befragten mit 44 bis 48 Prozent vergleichsweise hoch, in Japan und China ist sie noch wesentlich höher.

In China, wo auch der Anteil an Sharing-Unterstützern im internationalen Vergleich am höchsten ausfällt, ist der Anteil überzeugter Selbstfahrer mit 20 Prozent am geringsten. Andererseits weist dieser Markt die höchste Wachstumsdynamik auf: In keinem anderen Land sagen so viele Menschen ohne Führerschein, sie würden im eigenen Auto am liebsten selbst das Steuer übernehmen.

An genereller Technologieoffenheit mangelt es den Menschen in den fünf befragten Ländern also nicht, um sich auf neue Entwicklungen der automobilen Mobilität einzulassen. Die traditionelle Sicht aufs Autofahren - selbstfahrend und im eigenen Auto - weist aber darauf hin, dass neue Formen der Mobilität noch an Akzeptanz gewinnen müssen, um weite Verbreitung zu finden. Dies gilt für Sharing-Modelle genauso wie für das autonome Fahren.

Einstellungen zum Fahren



#2: Die Vorzüge des autonomen Fahrens werden zunehmend gesehen - aber es gibt auch noch Vorbehalte

Während der Individualverkehr im Zuge der Covid-19-Pandemie massiv an Bedeutung gewonnen hat, bleibt die Haltung der Menschen zum automatisierten Fahren in allen Ländern überwiegend abwartend.

Deutliche Unterschiede gibt es dabei zwischen den asiatischen Ländern auf der einen und den USA und Europa auf der anderen Seite: Vor allem in China und Japan wird die Entwicklung autonomer Fahrzeuge mehrheitlich als erstrebenswerter Fortschritt bewertet, auf dessen Einführung die Menschen bereits warten.

In Deutschland, Frankreich und den USA geben jeweils mehr als die Hälfte der Befragten an, selbstfahrende Autos seien zwar nützlich, aber auch ein wenig erschreckend.

Am wenigsten gefällt den Amerikanern der Gedanke, das Steuer aus der Hand zu geben; hier ist im Ländervergleich die Skepsis am größten. So sagen 75 Prozent der US-Amerikaner, Automatisiertes Fahren würde ihnen Angst bereiten. Dieser hohe Prozentsatz hat sich zudem in den vergangenen beiden Jahren nicht verändert. Gleichzeitig hat aber die Technologie in den USA insgesamt einen signifikanten Vertrauensschub erhalten: Sagten noch im Jahr 2018 ebenfalls 75 Prozent der US-Amerikaner, dass sie nicht daran glaubten, dass selbstlenkende Fahrzeuge jemals verlässlich funktionieren werden, ist aktuell nur noch die Hälfte der Befragten in den USA dieser Meinung. Der langfristige Glaube an diese Technologie erhöht sich merklich. Diese Entwicklung lässt sich auch in den vier Vergleichsländern beobachten.

Automatisiertes Fahren

	Deutschland	Frankreich	USA	China	Japan
ERWARTUNGEN					
Automatisiertes Fahren ist eine nützliche Entwicklung	51	51	55	91	82
In 5 bis 10 Jahren wird Automatisiertes Fahren zum Alltag gehören	44	45	50	79	67
Automatisiertes Fahren kann Unfälle verhindern	51	45	49	61	75
Ich kann mich beim automatisierten Fahren um andere Dinge kümmern	40	41	48	78	65
BEDENKEN					
Regulierungs- und Haftungsfragen sind noch ungeklärt	80	80	80	76	81
Ich glaube nicht, dass die Technik je zuverlässig funktioniert	51	58	52	37	37
Automatisiertes Fahren nimmt die Fahrfreude	60	66	63	44	45
Automatisiertes Fahren besorgt mich	53	64	75	37	46



Viel Übereinstimmung gibt es bei den Gründen, die aktuell gegen das autonome Fahren sprechen: In allen Ländern sagen rund 80 Prozent, dass die Gesetzgebung bisher keinen entsprechenden Rahmen für die technische Entwicklung geschaffen hat. Neben der (vor allem technischen) Entwicklung auf Herstellerseite bedarf es demnach aus Sicht der Befragten zentraler gesetzgeberischer Entwicklungen seitens der Politik.

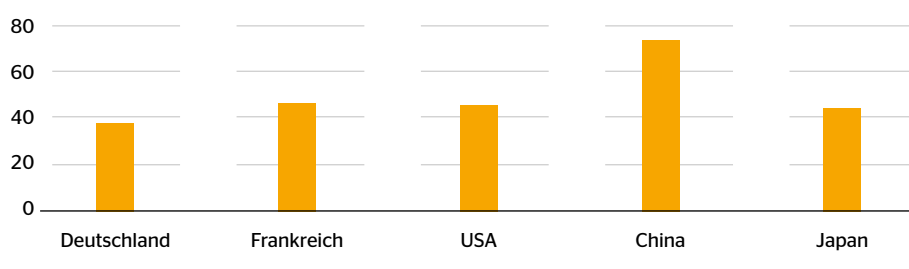
Befürworter selbstfahrender Autos argumentieren mit der überlegenen Sicherheit der Fahrzeuge und dem Zeitgewinn der Passagiere, die während der Fahrt arbeiten oder entspannen können. Beide Argumente finden in Asien bei klaren Mehrheiten Zustimmung, in Europa gibt es Zustimmung nur von durchschnittlich der Hälfte der Befragten.

In Europa und den USA bedauert eine klare Mehrheit, dass sich selbst lenkende Autos den Spaß am Fahren kosten könnten. In den USA hat diese Haltung in den vergangenen beiden Jahren sogar zugenommen. Hier lassen sich unterschiedliche Einstellungen gegenüber dem Verkehrsmittel Auto erkennen: In den USA und Europa, wo der Anteil überzeugter Selbstfahrer besonders hoch ist, ist auch die Sorge vor einem

Verlust an Fahrspaß ausgeprägter – der Zeitgewinn, wenn man nicht mehr selbst das Steuer führt, wird als weniger relevant wahrgenommen. In Japan ist der Blick auf das Auto ein eher pragmatischer: Das traditionelle Modell vom Steuern des eigenen Autos herrscht vor, die Menschen sind aber offener für Veränderungen, wenn es ihnen vorteilhaft erscheint. In China ist die Technologieoffenheit am größten, hier besteht auf dem wachsenden Markt großes Potenzial für neue Technologien.

Die Vorstellung, in einem autonomen Robo-Taxi durch die Stadt chauffiert zu werden, findet ein geteiltes Echo. In China ist das Interesse an solchen neuen Technologien am ausgeprägtesten, am skeptischsten sind die Deutschen.

Robo-Taxi: Bereitschaft, mit einem Robo-Taxi durch die Stadt zu fahren



#3: Assistenzsysteme – je klarer die Vorteile, desto höher die Akzeptanz

Das autonome Fahren, bei dem Software dem Fahrer alle Aufgaben abnimmt, ist die weitreichendste Form der Automatisierung. Bereits heute gibt es eine große Anzahl an Assistenzsystemen, die Fahrer bei Aufgaben unterstützen oder diese zunehmend vollständig übernehmen.

In China gefällt die Vorstellung, das Einparken komplett einem selbstständigen Assistenten zu übertragen, einer klaren Mehrheit der Befragten – und mehr Menschen als in anderen Ländern.

Zwar möchten auch in Deutschland, den USA, Japan und Frankreich mehr als die Hälfte der Befragten diese Technologie in naher Zukunft nutzen, aber in diesen Ländern wird die Entscheidung in einem größeren Maße abhängig gemacht vom Preis des Assistenzsystems. In China spielt dies nur für 5 Prozent aller Befragten eine Rolle, in Japan sind es hingegen 21 Prozent.

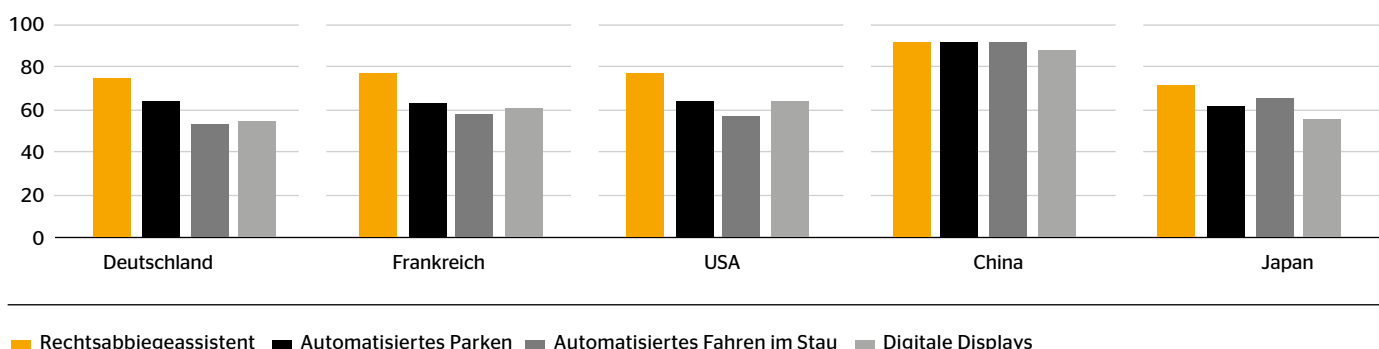
Ähnlich starkes Begehren wie der Parkassistent, der dem Autofahrer das Rangieren des Vehikels von außen erlaubt, weckt der Abbiegeassistent. Auch bei diesem Sicherheitsfeature, das speziell Radfahrer und Fußgänger vor abbiegenden Fahrzeugen schützt und sich zunächst im Nutzfahrzeugbereich durchgesetzt hat, sagen vor allem Chinesen, dass sie es in naher Zukunft unbedingt nutzen möchten. Dabei machen insbesondere Japaner ihre Entscheidung vom Preis abhängig. Insgesamt lässt sich bei diesem sicherheitsrelevanten Assistenten aber eine sehr große Offenheit erkennen, diesen einzusetzen.

Ein generell etwas skeptischeres Stimmungsbild ergibt sich beim teilautomatisierten Fahren, etwa im Stau auf der Autobahn, wenn der Fahrer eine Beobachterrolle übernimmt. Die Anzahl der Skeptiker, die eine solche Abstandsfolgeautomatik auch in Zukunft nicht nutzen würde, ist aber in Deutschland und Frankreich deutlich höher als beim Einpark- und Abbiegeassistenten.

Zudem ist in allen Ländern die Zahl der Technik-Fans, die neue Sicherheits- und Komfortassistenten begrüßen, größer als die Zahl der Skeptiker. Letztere sind in Deutschland am stärksten vertreten, in Japan und China hingegen sind diese Zweifel gering.

Die Technologieaffinität in China zeigt sich auch bei weiteren Entwicklungen: Geht es um den Einsatz von Komfort-Features wie etwa Displays oder dreidimensionale Darstellung, ist der Zuspruch aus China besonders groß – hier sind es 88 Prozent der Befragten, die eine solche Technologie in ihrem Auto nutzen möchten. Auch in den Vergleichsländern sind zwischen 54 Prozent (Deutschland) und 64 Prozent (USA) der Weiterentwicklung digitaler Displays zugetan. Es zeigt sich aber auch, dass in allen Ländern mehr auf den Preis solcher Systeme geachtet wird als bei reiner Sicherheitstechnologie. Die eigene Sicherheit und die Sicherheit anderer genießt also Vorrang vor Convenience und Komfort. In puncto Sicherheit ist zudem ein generell größerer Teil der Autofahrer willens, das Lenkrad der Technik zu überlassen.

Interesse, folgende Technologien zu nutzen



#4: Daten werden gern geteilt, wenn ein Nutzen winkt

In den befragten Ländern Deutschland, Frankreich, USA, Japan und China sind Autofahrer mehrheitlich gern bereit, die Speicherung, Weitergabe und Verarbeitung von Fahrdaten und persönlichen Daten zu akzeptieren, wenn dies der Aufklärung eines Unfalls oder der Verbesserung des Verkehrsflusses dient. Diese Einstellung ist über die Länder hinweg auch stabil: Im Vergleich zur Befragung im Jahr 2018 sind die Zustimmungsraten unverändert geblieben.

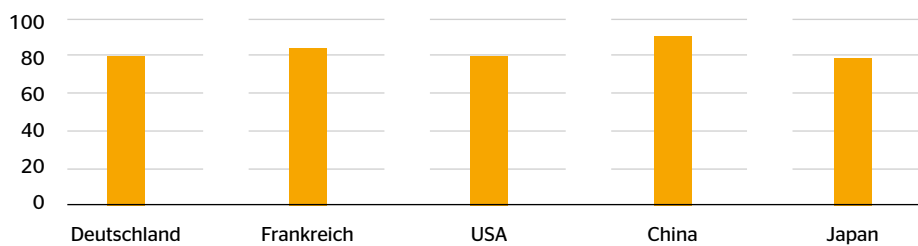
Generell ist die Bereitschaft zur Akzeptanz einer Blackbox in den vergangenen beiden Jahren in allen Ländern leicht gestiegen. Am kritischsten gegenüber der Entwicklung sind noch die Deutschen eingestellt, das heißt, hier ist die Zahl der Skeptiker im Ländervergleich am höchsten.

In China wünschen vor allem Autofahrer, die ihr Fahrzeug regelmäßig nutzen, die Weiterentwicklung der Konnektivität zwischen Fahrzeug und Infrastruktur, um den Verkehrsfluss zu optimieren oder Unfälle zu vermeiden.

Global betrachtet ist in diesem Themenbereich die Zahl der Skeptiker unter Autofahrern wesentlich geringer als die der Befürworter, wobei sich vor allem in China besonders viele „Fans“ finden. Auch in Japan und Deutschland, wo dem Teilen der eigenen Daten traditionell skeptischer begegnet wird als in vielen anderen Ländern, lässt sich eine sehr große Offenheit gegenüber datenbasierten Modellen ausmachen – wenn der eigene Nutzen erkennbar ist.

Eine Unterscheidung treffen alle Autofahrer, wenn es darum geht, individuelle Fahrdaten zur Regeleinhaltung zu prüfen. Hier bleibt international betrachtet eine klare Mehrheit zurückhaltend bis skeptisch. Anders sieht es aus, wenn die Datenfreigabe der Verkehrsoptimierung und Unfallvermeidung dient. In diesem Fall stimmt eine klare Mehrheit zu.

Bereitschaft, Daten zu teilen, um den Verkehrsfluss zu verbessern





Continental Aktiengesellschaft

Postfach 1 69, 30001 Hannover

Vahrenwalder Straße 9, 30165 Hannover

T. +49 511 938 - 01, F. +49 511 938 - 81770

mailservice@conti.de

www.continental.com