



THE PULSE OF AUTONOMOUS DRIVING

Eine internationale
Nutzertypologie und
eine emotionale Landkarte
zum autonomen Fahren

Die Studienergebnisse im Überblick

Die Zukunft des autonomen Fahrens kann Vielfalt sein

Mobilität ist ein wesentlicher Teil des Lebens in vielen Gesellschaften. Jeden Tag übernehmen Autos überall auf der Welt Schlüsselfunktionen (z. B. für die Fortbewegung oder für die Freizeit) und soziale Rollen (z. B. als Statement oder Statussymbol). Sie sind Teil unserer Geschichte und Kultur. Jede Transformation der Mobilität berührt den Kern der modernen Gesellschaften. Und eine tief greifendere Transformation der Mobilität als das autonome Fahren ist kaum vorstellbar. Die Einstellungen zu dessen Nutzen und Unzulänglichkeiten zu verstehen, ermöglicht uns eine erfolgreichere Auseinandersetzung mit dem Wohlergehen der Gesellschaft und dem Wohlbefinden des Einzelnen. Daher ist diese Studie mehr als eine willkommene Ergänzung unserer Kenntnisse über das Phänomen, sie ist ein notwendiger Schritt für jegliche politische und gesetzgeberische Entscheidung und für jede Forschungs- und Entwicklungsstrategie sowie Unternehmensstrategie, die proaktiv und fundiert zur Gestaltung einer besseren Welt beitragen will.

Die Umfrage enthält eine Vielfalt von Informationen und Erkenntnissen zur Einstellung der Menschen zum autonomen Fahren in China, Frankreich, Deutschland, Italien, Japan, Südkorea, Spanien, dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten. Beispielsweise ist die Strukturierung der Antworten nach fünf Nutzertypen sinnvoll, um die Einstellungen insgesamt zu verstehen. Hier würde ich gern zwei interessante

Punkte hervorheben, die sich aus der Studie ergeben, und eine allgemeine Schlussfolgerung ziehen.

Betrachten wir die Spannung zwischen technologischer Neuerung und Veränderung. Die meisten Befragten äußerten Interesse (82 %) und Neugier (62 %) im Hinblick auf das autonome Fahren. Allerdings äußerte eine Mehrheit auch Bedenken angesichts des Kontrollverlusts (70 %), technisch unvermeidbarer Restrisiken (66 %) und des fehlenden gesetzlichen Rahmens (65 %). Das ist nicht so ungewöhnlich, wie es scheint. Eine Neuerung zu schätzen erfordert nur Aufgeschlossenheit, beinhaltet aber keine tatsächlichen Risiken oder Kosten. Sich auf eine Veränderung einzulassen bedeutet jedoch eine Verbindlichkeit, die Bedenken bezüglich Risiken und Kosten aufkommen lässt (nur 28 % sind bereit, mehr für autonome Fahrzeuge zu bezahlen). Das autonome Fahren ist sowohl eine realistische Neuerung wie auch eine Veränderung, die es so noch nicht gegeben hat. Um ein hohes Maß an Interesse und Neugier in ein geringes Maß an Bedenken zu übersetzen, sind bessere Technologie, mehr Sicherheit und ein robuster ethischer und gesetzlicher Rahmen erforderlich. Die hohen Erwartungen an die letzteren Variablen sind daher verständlich.

Bedenken wir dann, dass sich nur eine Minderheit (8 %) „in der Lage fühlt, das Thema zu erklären“. Dies mag beunruhigend niedrig scheinen und sogar den Wert der Umfrage in Zweifel ziehen. Das ist es nicht, und das sollte es nicht. Neh-

men wir Autos mit Automatikgetriebe. 2018 hatten nur 3,7 % der von CarMax (dem größten Gebrauchtwagenhändler der Vereinigten Staaten) verkauften Fahrzeuge ein Handschaltgetriebe. Autos mit Automatikgetriebe sind in den Vereinigten Staaten mit Abstand die bevorzugte Wahl. Dennoch wäre wohl nur ein sehr kleiner Prozentsatz der Kunden „in der Lage“, den Unterschied zwischen stufenlosem Automatikgetriebe, Doppelkupplungsgetriebe und klassischem Automatikgetriebe „zu erklären“. Einstellungen beruhen normalerweise mehr auf Überzeugungen und Erfahrung als auf wissenschaftlichen Erkenntnissen. Es wäre ein Fehler, zu dem Schluss zu kommen, dass die Einstellung zu etwas, das man nicht erklären kann, unbedeutend oder unzuverlässig wäre. Was zählt ist, dass 90% der Befragten „von der Technologie gehört haben“ und 30% sie „gut kennen“.

Eine allgemeine Schlussfolgerung, die sich aus der Umfrage ziehen lässt, kann mit einem einzigen Wort zusammengefasst werden: Vielfalt. Die Frage zur Zukunft des autonomen Fahrens ist nicht, wann oder gar wo, sondern wie sie kommen wird. Die Frage wird sein, welche Optionen, Angebote und Umfänge des autonomen Fahrens für die Kunden verfügbar sein werden. Ihre Bedürfnisse, Vorlieben, Einstellungen und Umstände sind unterschiedlich. Die beste Antwort darauf ist eine flexible Vielfalt von Alternativen. In schlechten Science-Fiction-Filmen gibt es nur Neuwagen und nur eine Handvoll



Dr. Luciano Floridi, Oxford Internet Institut, Professor für Philosophie und Informationsethik, Leiter des Labors für digitale Ethik an der Universität Oxford und Mitglied des wissenschaftlichen Netzwerks der Initiative *&Audi*

Modelle. Die Realität ist schmierig und klebrig, wie ein echter Motor. Staatliche Politik und Unternehmensstrategien zum autonomen Fahren müssen Vielfalt als Funktion betrachten, nicht als Schwachpunkt. Hoffentlich wird damit auch gewährleistet, dass autonome Fahrzeuge nachhaltiger sind als die, die wir heute fahren.

EXECUTIVE SUMMARY

Was denken die Menschen über autonomes Fahren?

Autonomes Fahren hat das Potenzial, die Mobilität substantiell zu verbessern. Mehr als 95 Prozent der Unfälle sind heute vom Menschen verursacht.¹ Autonomes Fahren kann den Verkehr auf unseren Straßen sicherer machen und für mehr Komfort sorgen. Demgegenüber stehen relevante Herausforderungen – vom Rechtsrahmen bis zum Vertrauen des Einzelnen in die Technologie. Neben rationalen Argumenten prägen auch Emotionen die gesellschaftliche Debatte um autonom fahrende Autos. Die Initiative *&Audi* möchte einen Beitrag leisten, dass autonomes Fahren im Sinne des Individuums und der Gesellschaft eingeführt wird. Um dies zu erreichen, ist es essenziell, zu verstehen, was die Menschen bewegt. Mit

der repräsentativen Onlinestudie „The Pulse of Autonomous Driving“ hat *&Audi* untersucht, wie rationale Argumente, Emotionen, Wertvorstellungen und Lebensstile die Einstellungen zum autonomen Fahren prägen. Insgesamt wurden 21.000 Menschen aus neun Ländern befragt, darunter China, Deutschland, Frankreich, Italien, Japan, Spanien, Südkorea, USA und das Vereinigte Königreich. Das Ergebnis ist ein Dreiklang aus emotionaler Landkarte, Human-Readiness-Index und Nutzertypologie.

¹ National Highway Traffic Safety Administration: Traffic Safety Facts. Abgerufen 02. August 2019, von <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812115>



Was sind die Kernerkenntnisse der Studie?

- » Die **emotionale Landkarte** zeigt großes Interesse und hohe Neugier am autonomen Fahren, mehr als die Hälfte der Befragten will die Technologie ausprobieren. Der größte erwartete Mehrwert ist ein leichter Zugang zu Mobilität für Personen, die kein Auto fahren können oder wollen. Gleichzeitig bereitet der Kontrollverlust Sorgen. Das Wissen über das autonome Fahren scheint gering.
- » Der **Human-Readiness-Index (HRI)** gibt Aufschluss darüber, wie die Einstellung zum autonomen Fahren mit der Soziodemografie zusammenhängt: Je jünger die Befragten und je höher ihr Bildungsgrad und Einkommen, desto positiver die Einstellung zum autonomen Fahren. Zudem blicken Chinesen und Südkoreaner dem autonomen Fahren positiv entgegen, Europäer, Japaner und US-Amerikaner sind vergleichsweise zurückhaltend.
- » Die **Nutzertypologie** betrachtet die Einstellung zum autonomen Fahren im Lebenskontext der Menschen. Von abweisend bis begeistert ergeben sich fünf Nutzertypen des autonomen Fahrens: der misstrauische Selbstfahrer, der sicherheitsorientierte Zögerer, der aufgeschlossene Co-Pilot, der statusorientierte Trendsetter und der technikaffine Passagier. Diese länderübergreifende Betrachtung der Einstellung zum autonomen Fahren im Kontext der Lebenswelten zeigt deutlichere Unterschiede als die alleinige Berücksichtigung von soziodemografischen Merkmalen.



EXECUTIVE SUMMARY

Was können wir aus der Studie lernen?

Wissen stärken

Die Ergebnisse zeigen, es gibt Nachholbedarf beim Wissen über das autonome Fahren. Es besteht Potenzial, die Kenntnisse über technische Aspekte, den gesellschaftlichen Nutzen der Technologie und ihre Grenzen zu stärken. Ziel ist, eine angemessene Erwartungshaltung zu den Möglichkeiten und Grenzen der Technologie in der Gesellschaft zu etablieren.

Bedürfnisse ansprechen

Die Nutzertypologie macht Unterschiede bei den Einstellungen zum autonomen Fahren in Abhängigkeit vom Lebenskontext der Menschen deutlich. Diesen unterschiedlichen Bedürfnissen der Menschen sollte mit spezifischen Angeboten des autonomen Fahrens begegnet werden. Diese Angebote können von Informationen bis hin zu Technologieerfahrung in unterschiedlichen Usecases reichen.

Gemeinsam gestalten

Zertifizierte Sicherheit, rechtliche Rahmenbedingungen, zuverlässige Technologien: Die Befragung zeigt, welche Maßnahmen das Vertrauen in autonomes Fahren stärken würden. Dabei wird deutlich: Um den Hoffnungen und Forderungen der Menschen zu begegnen, bedarf es eines interdisziplinären Zusammenspiels von Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und anderen gesellschaftlichen Stakeholdern.



»Das automatisierte und autonome Fahren hat das Potenzial, unsere Mobilität substantiell zu verbessern. Es kann den Verkehr sicherer und Mobilität komfortabler machen sowie mehr Menschen Zugang zu individueller Mobilität eröffnen. Unser Ziel ist, die Technologie im Sinne des Einzelnen und der Gesellschaft einzuführen. Auf dem Weg dorthin ist es neben der technischen Entwicklung auch entscheidend, die Menschen mitzunehmen. Die Studie „The Pulse of Autonomous Driving“ liefert uns differenzierte Erkenntnisse dazu, wo die Menschen in Bezug auf das autonome Fahren stehen und wie wir in der Gesellschaft eine angemessene Erwartungshaltung zu der neuen Technologie etablieren können.«



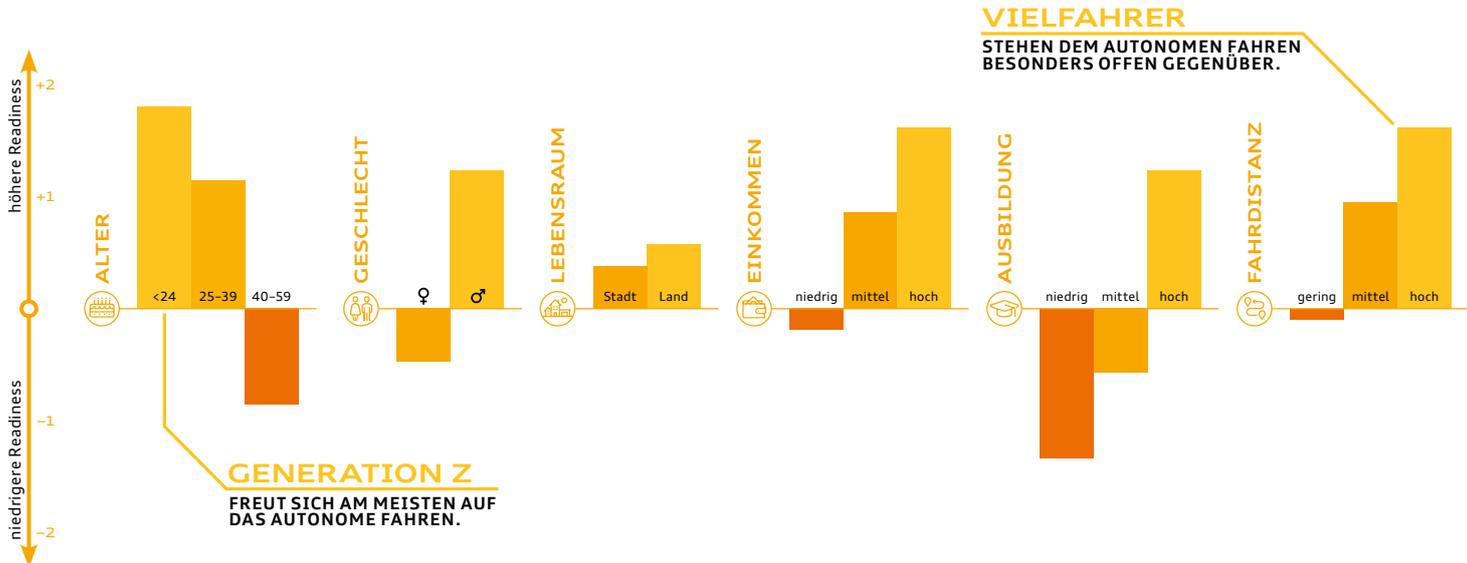
Thomas Müller,
Leiter automatisiertes
Fahren bei Audi

HUMAN-READINESS-INDEX

Sind die Menschen bereit für autonom fahrende Autos?

Der Human-Readiness-Index (HRI) gibt Aufschluss darüber, wie die Einstellung zum autonomen Fahren mit der Soziodemografie zusammenhängt. Neben Interesse, Wissen und Emotionen bezieht er auch die Nutzungsbereitschaft der Befragten ein und verdichtet sie zu einer Kennzahl zwischen -10 und +10. Die Ergebnisse zeigen: Länderübergreifend steht die

Generation Z dem autonomen Fahren besonders offen gegenüber (+1,9). Gleiches gilt für Männer (+1,3), gut ausgebildete Personen (+1,3) und Besserverdiener (+1,7). Zudem blicken Vielfahrer der Technologie tendenziell positiver entgegen als Wenigfahrer. Zwischen Stadt- (+0,4) und Landbewohnern (+0,6) zeigt sich hingegen kaum ein Unterschied.



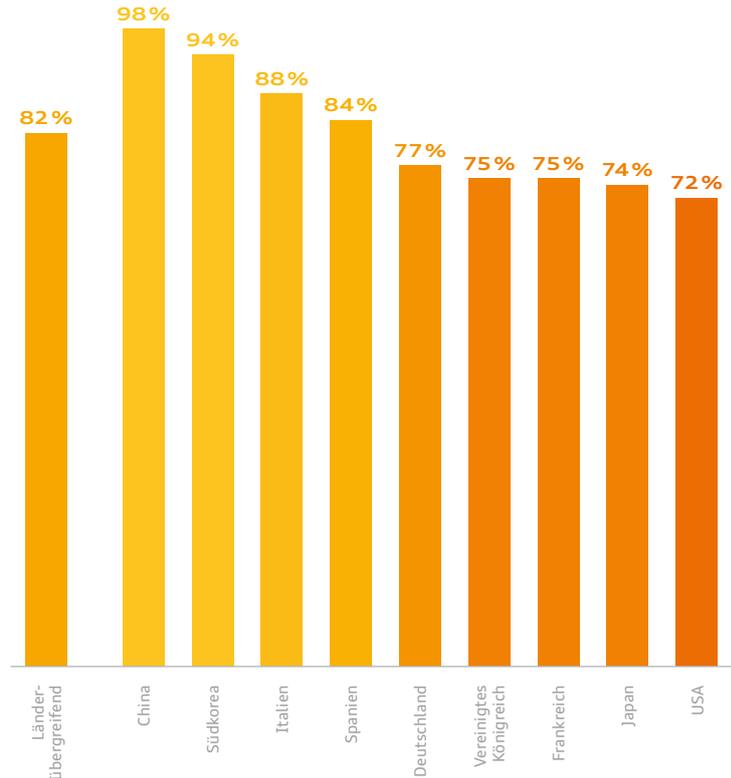
Großes Interesse am autonomen Fahren

Länderübergreifend zeigen 82 Prozent der Befragten Interesse am autonomen Fahren. Chinesen und Südkoreaner sind besonders interessiert (98 Prozent und 94 Prozent). Leicht zurückhaltender sind die Europäer: In Italien haben 88 Prozent der Befragten Interesse an der Technologie, in Deutschland 77 Prozent. Unter den US-Amerikanern sind 72 Prozent an selbstfahrenden Autos interessiert.

Für die Einstellung zum autonomen Fahren ist zudem relevant, was die Menschen fühlen. 62 Prozent der Befragten sind neugierig, und knapp die Hälfte (49 Prozent) steht dem autonomen Fahren optimistisch gegenüber.

Vor allem Jüngere sind dem autonomen Fahren gegenüber besonders aufgeschlossen. Drei von vier Befragten der Generation Z (73 Prozent) sind neugierig auf die Technologie. Bei den Babyboomern im Alter zwischen 40 und 60 Jahren ist es gut jeder Zweite (59 Prozent). Und wer heute schon teilt, fährt morgen gerne autonom: 70 Prozent der Carsharing-Nutzer und 81 Prozent der Ridesharing-Nutzer zeigen starkes Interesse am autonomen Fahren.

Interesse am autonomen Fahren



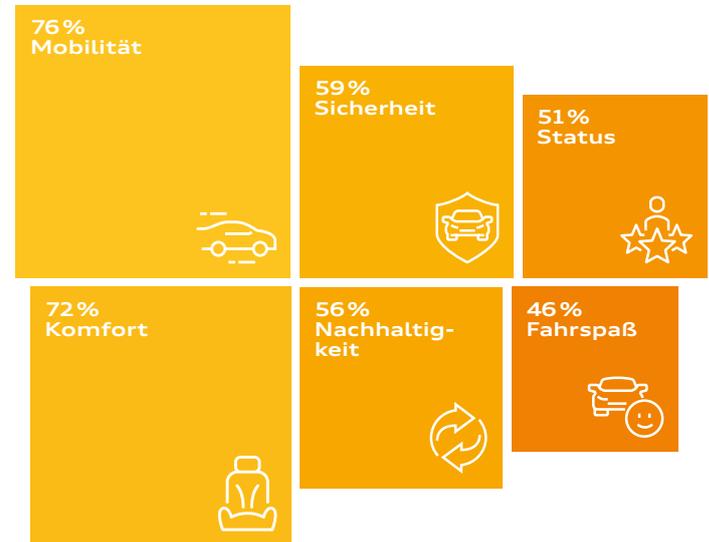
EMOTIONAL LANDSCAPE

Mobilität für alle

Die Befragten sehen in der neuen Technologie Potenzial für Gesellschaft und Individuum. Den größten Mehrwert erhoffen sie sich von einem leichteren Zugang zu Mobilität für Ältere, Kinder, Menschen mit Behinderung und Personen ohne Führerschein (76 Prozent). Fast drei Viertel der Befragten (72 Prozent) hoffen auf mehr Komfort, etwa weil sie im autonom fahrenden Auto Hände und Kopf frei haben für andere Dinge als das Fahren. Zudem ist die Mehrheit (59 Prozent) überzeugt, dass autonomes Fahren den Straßenverkehr sicherer machen wird.

Doch wie lässt sich die Zeit im selbstfahrenden Auto am besten gestalten? Das größte Interesse besteht daran, die Aussicht zu genießen (80 Prozent), zu lesen, Musik zu hören oder Filme zu schauen (alle 74 Prozent), gefolgt von Gesprächen mit anderen Fahrgästen (71 Prozent).

Wahrgenommene Mehrwerte beim autonomen Fahren, länderübergreifend



Angst vor dem Kontrollverlust

Beim autonomen Fahren übergibt der Mensch die Kontrolle an eine Maschine. Folglich spielen neben den Potenzialen auch Bedenken und Risiken in der gesellschaftlichen Debatte eine zentrale Rolle. 41 Prozent der Befragten geben an, misstrauisch zu sein, etwas mehr als ein Drittel (38 Prozent) ist ängstlich.

Am weitesten verbreitet sind Bedenken um einen möglichen Kontrollverlust (70 Prozent), technisch unvermeidbare Restrisiken (66 Prozent) und einen fehlenden Rechtsrahmen (65 Prozent). Auch dass das Auto selbstständig Situationen einschätzt, sorgt bei der Mehrheit der Befragten für Bedenken (63 Prozent).

Berichte über Unfälle mit automatisiert fahrenden Autos hingegen hinterlassen nur wenig Eindruck: Mehr als die Hälfte der befragten Personen (55 Prozent) hat von solchen Unfällen gehört. Bei knapp zwei von drei dieser Befragten (61 Prozent) haben die Berichte zu keiner Einstellungsänderung zum autonomen Fahren geführt.

Kritische Aspekte beim autonomen Fahren, länderübergreifend



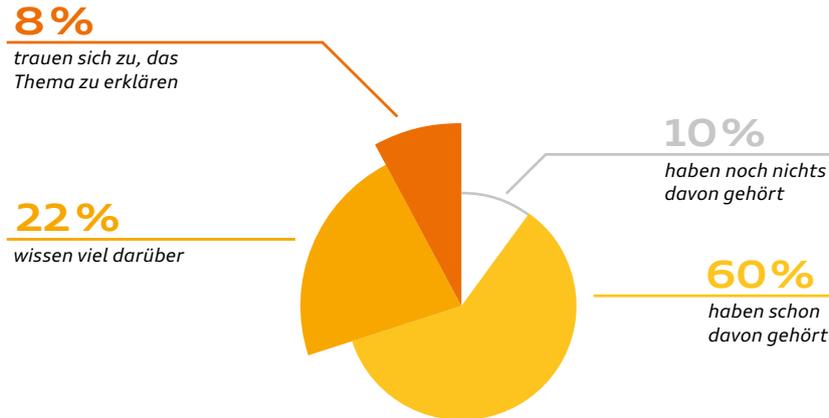
EMOTIONAL LANDSCAPE

Nachholbedarf beim Wissen

Autonomes Fahren ist länderübergreifend ein Topthema: 90 Prozent der Befragten kennen die Technologie. 22 Prozent geben an, viel über autonomes Fahren zu wissen. Doch nur acht Prozent trauen sich zu, das Thema zu erklären. Auto-Enthusiasten, die Generation Z, Besserverdiener und gut ausgebildete Personen sind am besten informiert. Auch zeigt sich

eine Diskrepanz zwischen dem Wissen einerseits und dem weitverbreiteten Interesse (82 Prozent) an und der Neugier auf autonomes Fahren (62 Prozent) andererseits. Das legt den Schluss nahe: Autonomes Fahren ist für viele Befragte offenbar das bekannte Unbekannte.

Wissen über autonomes Fahren, länderübergreifend



Hohes Interesse an einer Probefahrt

Probieren geht über Studieren – nach dieser Devise würde mehr als die Hälfte der Befragten (53 Prozent) autonomes Fahren gerne testen. China fährt voraus: Acht von zehn Chinesen würden in selbstfahrende Autos einsteigen, in Deutschland ist es jeder Dritte. Hohe Nutzungsbereitschaft zeigt sich zudem bei Vielfahrern (55 Prozent) und regelmäßigen Nutzern von Fahrerassistenzsystemen (64 Prozent).



53 %

der Befragten würden autonomes Fahren gerne testen.

Dabei spielt es eine Rolle, ob andere bereits Erfahrungen mit der Technologie gemacht haben. Die Mehrheit der Befragten (52 Prozent) würde das autonome Fahren dann testen, wenn andere es bereits ausprobiert haben. Zudem zeigen sich Unterschiede je nach Nutzungsszenario: So würde je rund ein Drittel der Befragten die Kontrolle beim autonomen Parken (35 Prozent) und im Stau auf der Autobahn (34 Prozent) abgeben. Bei dem Szenario der Landstraße wäre nur knapp jeder Fünfte (22 Prozent) dazu bereit.



35 %

würden autonomes Parken nutzen.



34 %

würden autonomes Fahren im Stau auf der Autobahn nutzen.



28 %

würden autonomes Fahren auf der Autobahn nutzen.



25 %

würden autonomes Fahren in der Innenstadt nutzen.



22 %

würden autonomes Fahren auf der Landstraße nutzen.

EMOTIONAL LANDSCAPE

Ein Blick in die Welt

VEREINIGTES KÖNIGREICH | HRI -0,9

Bei den Briten spielen ethische Bedenken vermehrt eine Rolle. Sie lassen beim autonomen Fahren zunächst anderen den Vortritt.

USA | HRI -0,9

Die Amerikaner erhoffen sich vor allem einen leichteren Zugang zu Mobilität. Auch fordern sie mehr Forschung und Tests als Basis für ihr Vertrauen.

SPANIEN | HRI +0,7

In Europa sind die Spanier Vorreiter bei der Akzeptanz autonomer Autos. Viele meinen, es sei nur eine Frage der Zeit, bis sich die Menschen mit der Technologie wohlfühlen.

FRANKREICH | HRI -0,7

In Frankreich zeigt man sich eher zurückhaltend. Mehr als in den anderen Ländern sagen viele Franzosen, dass ihr Vertrauen derzeit nicht gestärkt werden kann.

DEUTSCHLAND | HRI -0,7

Die Deutschen zeigen sich vergleichsweise zurückhaltend. Im Ländervergleich sind sie weder besonders euphorisch noch besonders kritisch.

CHINA | HRI +5,1

Die Chinesen blicken autonomen Autos euphorisch entgegen, bei den kritischen Aspekten stehen Kontrollverlust und Datensicherheit im Fokus.

SÜDKOREA | HRI +1,2

Für Südkoreaner bedeutet autonomes Fahren vor allem mehr Sicherheit. Sobald der Zugang zur Technologie möglich ist, wird die Kritik nachlassen, so die weitverbreitete Meinung.

JAPAN | HRI -0,9

Die Japaner sind vergleichsweise verhalten. Für sie muss sich die Technologie erst durch umfangreiche Tests als sicher erweisen.

ITALIEN | HRI +0,7

Die Italiener erwarten unter anderem einen leichteren Zugang zu Mobilität. Ein Beweis für die Sicherheit der Technologie könnte ihr Vertrauen steigern, etwa ein unabhängiges Prüfsiegel.



NUTZERTYPOLOGIE

Fünf Nutzertypen: autonomes Fahren im Lebenskontext der Menschen

Über Ländergrenzen hinweg lassen sich unterschiedliche Einstellungsmuster zum autonomen Fahren identifizieren. Um diese besser zu verstehen, ist es wichtig, sie im Kontext der jeweiligen Lebenswelt der Menschen zu betrachten. Dafür wurden die 21.000 Befragten in fünf Nutzertypen geclustert. Als besonders aussagekräftig für die Akzeptanz erwiesen sich

Interesse, Emotionen, Nutzungsbereitschaft, Zahlungsbereitschaft und der wahrgenommene Nutzen selbstfahrender Autos. Zudem wurden Personenmerkmale berücksichtigt wie etwa soziodemografische Merkmale, Werte, der Lebensstil und das aktuelle Mobilitätsverhalten der Befragten.



Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird ausschließlich die männliche Form verwendet. Sämtliche Ergebnisse können für beide Geschlechter gelten.

Der misstrauische Selbstfahrer

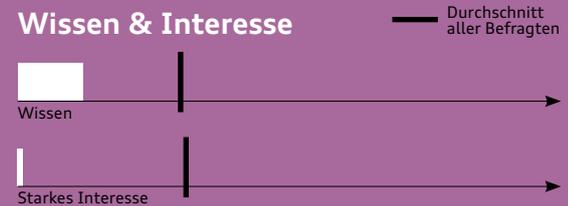
Interesse am autonomen Fahren? Beim misstrauischen Selbstfahrer Fehlanzeige. Dieser Typ greift lieber selbst zum Lenkrad. Als Sicherheitsfan steht er Unbekanntem grundsätzlich kritisch gegenüber – dies gilt auch für neue Technologien. Er bevorzugt den Status quo. Der misstrauische Selbstfahrer hat keine emotionale Bindung zum Auto. Für ihn ist das Auto ein Gebrauchsgegenstand, um alltägliche Dinge zu erledigen. Neueste Technik braucht er dafür nicht. Mit selbstfahrenden Autos würde er sich erst dann auseinandersetzen, wenn die große Mehrheit auf den Straßen bereits autonom fährt. 14 Prozent der Befragten sind diesem Typ zuzuordnen. Besonders häufig trifft man den misstrauischen Selbstfahrer in Deutschland (26 Prozent), den USA (23 Prozent) und Frankreich (21 Prozent). Der Human-Readiness-Index des misstrauischen Selbstfahrers beträgt -8,4.

»Ich will selbst die Kontrolle über mein Auto behalten. Ich traue der Technologie einfach nicht – autonome Fahrzeuge funktionieren nur in der Theorie.«

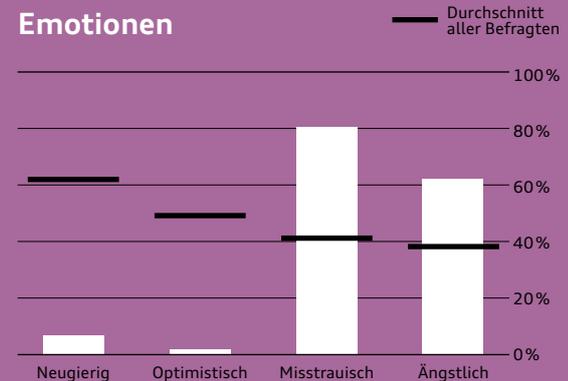
Nutzungsszenarien



Wissen & Interesse



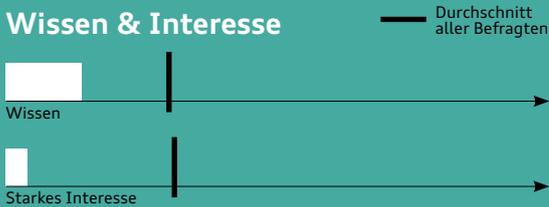
Emotionen



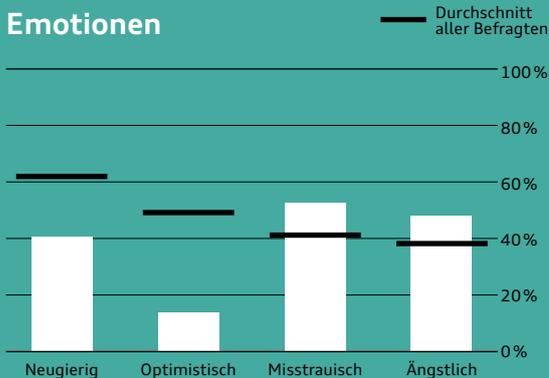
Nutzungsszenarien



Wissen & Interesse



Emotionen



Der sicherheitsorientierte Zögerer

Der sicherheitsorientierte Zögerer steht dem autonomen Fahren eher zurückhaltend gegenüber. Die Technologie interessiert ihn wenig und er weiß auch nicht viel darüber. Autos misst er im Allgemeinen nur eine geringe Bedeutung bei. Ein wenig neugierig ist er dennoch: So kann er sich vorstellen, dass das Auto im Stau auf der Autobahn die Kontrolle übernimmt, solange er jederzeit eingreifen kann, und beim Einparken. Das macht deutlich: Sicherheit ist für ihn zentral, Abenteuer sucht er weniger. Der Typ macht mit 24 Prozent der Befragten die zweitgrößte Gruppe der Typologie aus. Der sicherheitsorientierte Zögerer ist insbesondere in Japan (31 Prozent), Frankreich (30 Prozent) und im Vereinigten Königreich (28 Prozent) zu finden. Sein Human-Readiness-Index ist -2,8.

»Autonome Autos sollten erst einmal über Jahre getestet werden, bevor man sie zulässt.«

Der aufgeschlossene Co-Pilot

Der aufgeschlossene Co-Pilot betrachtet autonomes Fahren grundsätzlich positiv. Doch für ihn gibt es nicht nur Schwarz oder Weiß. So verspricht er sich von autonom fahrenden Autos einerseits mehr Sicherheit und mehr Fahrkomfort, will aber andererseits stets die Möglichkeit haben, die Kontrolle zu übernehmen. Am liebsten würde der aufgeschlossene Co-Pilot im eigenen Auto autonom fahren. Dabei ist ihm wichtig, dass selbstfahrende Autos zuvor in realen Situationen auf öffentlichen Straßen getestet wurden, am besten unter verschiedenen Wetter- und Straßenbedingungen. 30 Prozent der Befragten zählen zu dem aufgeschlossenen Co-Piloten. Sie bilden die größte Nutzergruppe und sind insbesondere in Südkorea (37 Prozent), Japan (35 Prozent), Italien (33 Prozent) und Spanien (32 Prozent) präsent. Der Human-Readiness-Index des aufgeschlossenen Co-Piloten ist +1,3.

»Obwohl die Technologie gerade noch entwickelt wird, möchte ich selbstfahrende Autos ausprobieren. Trotzdem will ich immer die Möglichkeit haben, eingreifen zu können.«

Nutzungsszenarien



Innenstadt



Eingreifen



Landstraße



Eingreifen



AB-Stau



Eingreifen



Autobahn



Eingreifen



Einparken

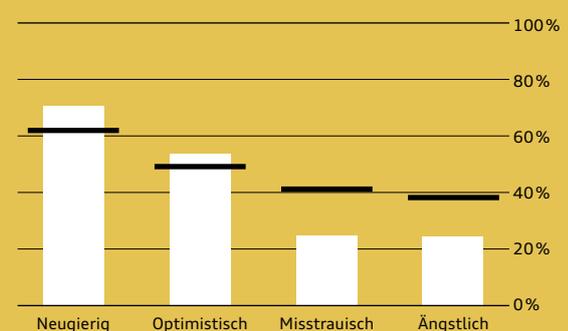


Eingreifen

Wissen & Interesse



Emotionen



Nutzungsszenarien



Innenstadt



Landstraße



AB-Stau



Autobahn



Einparken



Eingreifen



Eingreifen



Passagier

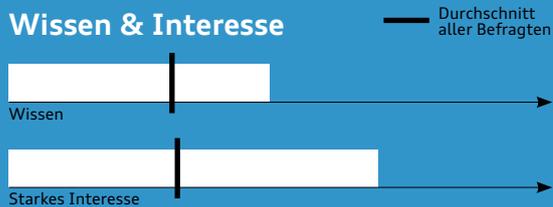


Eingreifen

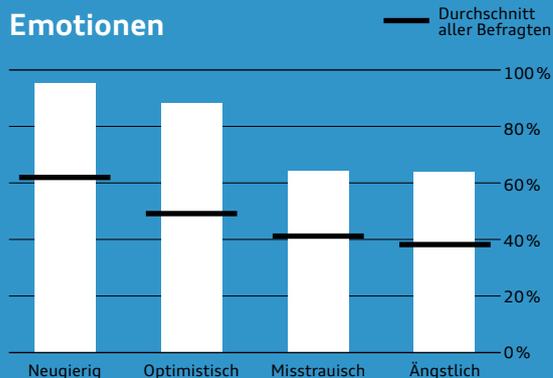


Passagier

Wissen & Interesse



Emotionen



Der statusorientierte Trendsetter

Das Leben kann immer noch besser werden: Auf der Suche nach Spannung und Abenteuer kommen dem statusorientierten Trendsetter neue Technologien gerade recht. So zeigt er sich auch offen, autonomes Fahren auszuprobieren. Mehr als andere glaubt der statusorientierte Trendsetter, dass die Nutzung sein Image verbessern wird. Dennoch blickt er reflektiert auf die Technologie: Sicherheitsaspekte stuft er kritischer ein als viele andere. Er möchte mehr über die Systeme und die Algorithmen erfahren. Letztlich ist der Trendsetter überzeugt: Wenn sich namhafte Hersteller um die Entwicklung kümmern, wird sich die Technologie durchsetzen. Insgesamt sind 16 Prozent der Befragten statusorientierte Trendsetter. Besonders häufig ist der Typ in Südkorea (28 Prozent) und den USA (22 Prozent) vertreten. Der statusorientierte Trendsetter hat einen Human-Readiness-Index von +3,3.

»Ich bin sehr neugierig auf die neue Technologie, besonders wenn die Fahrzeuge höhere Automatisierungsstufen haben.«

Der technikaffine Passagier

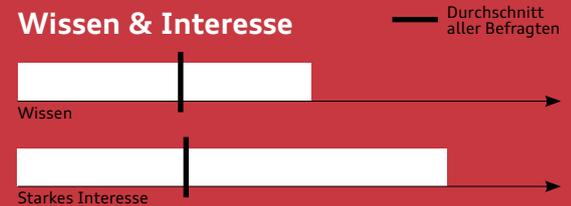
Der technikaffine Passagier möchte am besten schon heute in selbstfahrende Autos einsteigen. Für ihn ist es nur eine Frage der Zeit, bis das autonome Fahren Realität wird. In seinem Leben spielen Offenheit und Flexibilität eine zentrale Rolle. Der technikaffine Passagier ist der einzige Nutzertyp, für den der Kontrollverlust nicht das Hauptbedenken ist. Eher macht er sich über Fragen wie den fehlenden Rechtsrahmen Gedanken. Als Technologiefan hat er keine Angst davor, nur Passagier zu sein, und glaubt an die positiven Auswirkungen, wie einen leichteren Zugang zu Mobilität, mehr Komfort und allen voran mehr Sicherheit auf den Straßen. Der technikaffine Passagier ist sehr umweltbewusst. Insgesamt sind 16 Prozent der Befragten technikaffine Passagiere. Besonders häufig sind sie in China (46 Prozent) zu finden. Der Human-Readiness-Index des technikaffinen Passagiers ist +8,4.

»Autonomes Fahren ist die Zukunft, die gar nicht früh genug kommen kann!«

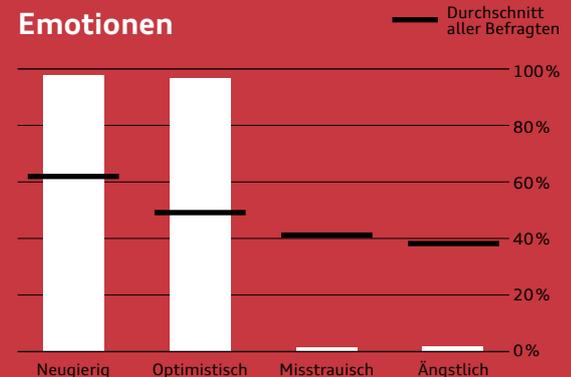
Nutzungsszenarien



Wissen & Interesse



Emotionen



INITIATIVE &AUDI

Künstliche Intelligenz wird unser Leben, unsere Mobilität und unsere Arbeitswelt grundlegend verändern. Die Mission der Initiative &Audi ist es, einen Beitrag dazu zu leisten, dass die neuen technologischen Möglichkeiten verantwortungsvoll eingesetzt werden. Dazu vernetzt Audi seit 2015 internationale Meinungsführer und Macher im Bereich KI aus Wirtschaft, Wissenschaft und dem öffentlichen Leben. Das interdisziplinäre Netzwerk diskutiert, wie KI zum Wohl des Einzelnen und der Gesellschaft eingesetzt werden kann und schärft so das Bewusstsein, dass unsere Zukunft im Zeitalter von KI aktiv gestaltet werden kann und sollte.

Die Initiative &Audi fokussiert sich auf zwei Themen, bei denen künstliche Intelligenz eine zentrale Rolle spielt und Audi seine Expertise in den Dialog einbringen kann: Das autonome Fahren und die Zukunft der Arbeitswelt.





Impressum

Herausgeber

AUDI AG
Kommunikation Trends
85045 Ingolstadt

Pressekontakt

Maj-Britt Peters, Audi Kommunikation Trends
maj-britt.peters@audi.de, +49 841 89 718226

Presse-Paket

www.audi-mediacycenter.com/de/pulse-of-autonomous-driving

Mehr Informationen unter: www.audi.com/pulse-of-autonomous-driving

Redaktion und Gestaltung

VORN Strategy Consulting, Berlin
365 Sherpas, Berlin

Illustration

Fritz Classen, Hamburg

Bildnachweise

Titelbild: Iakov Kalinin/Shutterstock.com, S. 3 Ian Scott, S. 4/5 AUDI AG, S. 6 John_T/Shutterstock.com,
S. 7 AUDI AG, S. 15 ultramansk/Shutterstock.com, S. 22 AUDI AG, Rückseite: Iakov Kalinin/Shutterstock.com

Die Studie wurde in Zusammenarbeit mit dem Marktforschungsinstitut Ipsos erstellt.



www.audi.de