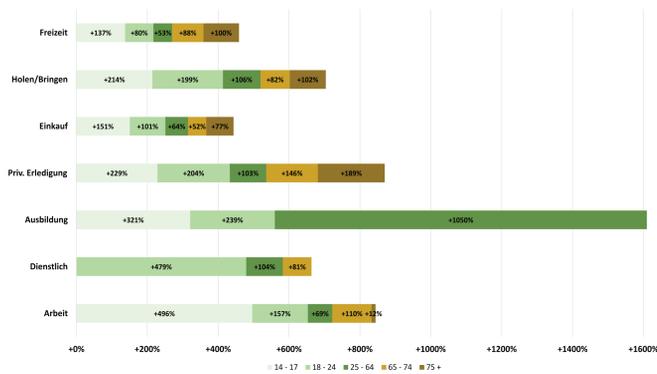


II. Bausteine des autonomen Fahrens

Bürger:innenbefragung und -dialog

Was wollen die Bürger:innen – einzeln und als Kollektiv?

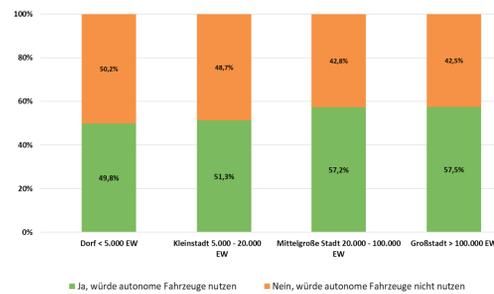


Prozentuale Zunahme der Auto-Wege nach Verkehrszwecken und Altersgruppe (eigene Erhebung)

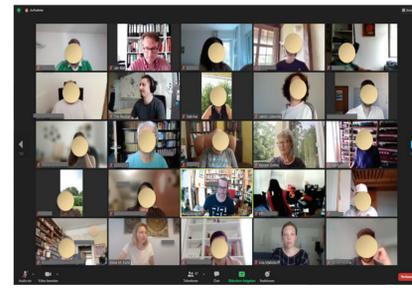
Im Projektverlauf wurden sowohl zwei repräsentative Befragungen als auch ein Bürger:innendialog durchgeführt. Die Befragungen ergaben eine deutliche Bereitschaft zur Nutzung autonom fahrender Fahrzeuge (60%), insbesondere bei alten und jungen Menschen und damit eine starke Zunahme an Wegen mit dem Auto.

In den Gruppendiskussionen wurde Ablehnung gegenüber Mehrverkehr formuliert und ein Plädoyer für das Szenario „Sharing“ abgegeben – mit den Chancen für den öffentlichen Raum, gerechterer Teilhabe an Mobilität und höherer

Verkehrssicherheit. Bedenken wurden bzgl. der technischen Zuverlässigkeit, höheren Kosten, fehlendem politischen Willen zu Einschränkungen des MIV, sowie der persönlichen Sicherheit in geteilten Fahrzeugen geäußert.



Bereitschaft zum autonomen Fahren nach Gemeinde-typ (eigene Erhebung)

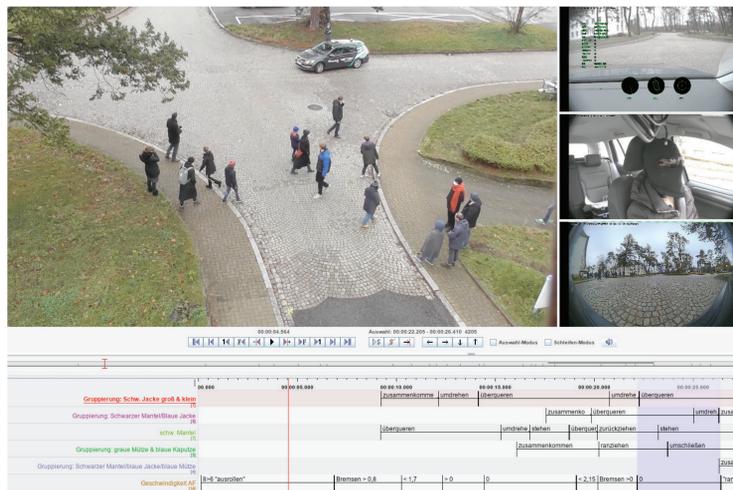


Gruppendiskussion im Rahmen des Bürger:innendialogs

Interaktion mit Fußgänger:innen auf dem Testfeld

Wie gelingt ein harmonisches Miteinander?

Abstimmungsbedarf zwischen Kfz- und Fußverkehr findet bei Kfz-Geschwindigkeiten zwischen 5 und 10 km/h statt. Fußgänger:innen reagieren auf Geschwindigkeit und Beschleunigung des Autos. Der Blickkontakt zwischen Fahrer:in und Passant:in spielt bei diesem Tempo keine besondere Rolle. Geschwindigkeiten > 10 km/h und Abstände < 3 m sind für Fußgänger:innen unangenehm. Die meisten Situationen lassen sich durch das Verhalten des Autos klären.

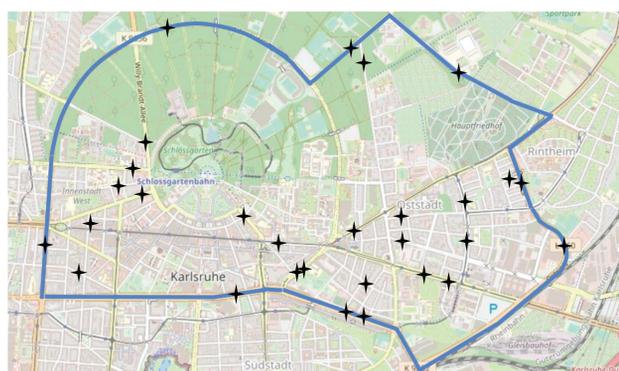


Screenshot der Auswertungssoftware ELAN

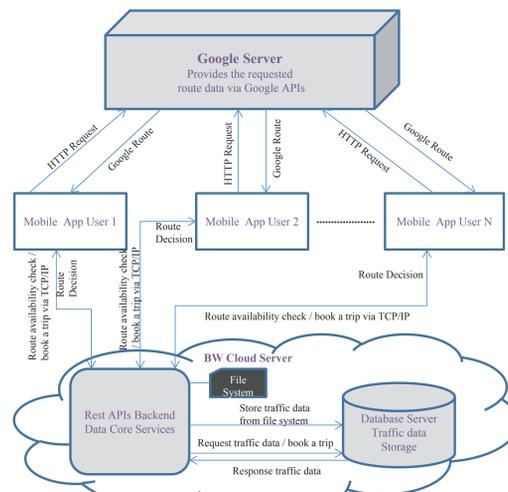
Steuerungsinstrumente

Wie lassen sich Strecken vor Überlastung schützen?

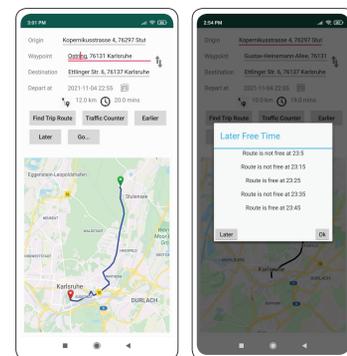
Smarte Mobilität soll unser Umfeld schützen. Deshalb dürfen Autofahrten nur dann zum gewünschten Zeitpunkt und auf der gewünschten Route stattfinden, wenn dort Grenzwerte (z.B. Verkehrslärm) nicht überschritten werden.



Erweitertes Testfeld mit Lage der Verkehrszählstellen



Implementiertes Smartphone-Routing über BWCloud-Google-Server



Nutzer-App zur Buchung von Streckenkontingenten

Erwartete Verkehrsmengen und Grenzwerte werden serverseitig auf einer Datenbank verwaltet. Nutzer:innen (Clients) melden gewünschte Fahrten beim Server an. Dort werden Routen und Fahrtwünsche dynamisch ermittelt und die Nutzer:innen bekommen entweder eine Bestätigung oder alternative Vorschläge (andere Route, Zeit, oder anderes Verkehrsmittel).