

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2020

12

389 – 424

Beitrag

Immaterieller Schadenersatz bei Datenschutzverletzung *Andreas Gerhartl* ➔ 392

Rechtsprechung

Entlastungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG bei Sturz eines Fahrgasts
im Bus *Christian Huber* ➔ 398

Haftung im Tarifverbund mehrerer Seilbahnunternehmer
eines Skigebiets *Lena Kolbitsch* ➔ 401

Kollision im Zielbereich einer vom übrigen Pistenbetrieb
abgesperrten Ski-Zeitmessstrecke *Andreas Ermacora* ➔ 406

Judikaturübersicht Verwaltung

„In dubio pro reo“ nur bei verbleibendem Zweifel an
der Täterschaft anwendbar ➔ 408

Wohnsitzfrage, individuelle Beurteilung erforderlich ➔ 410

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Automatisiertes Fahren im medialen Diskurs in Österreich

*Susanne Kaiser, Philipp Blass, Florian Schneider und
Aggelos Soteropoulos* ➔ 417

Automatisiertes Fahren im medialen Diskurs in Österreich



Bilder und Vorstellungen zum automatisierten Fahren in der Medienberichterstattung und Bevölkerung

In den letzten Jahren hielt das Thema „Automatisiertes Fahren“ vermehrt Einzug in die Medienberichterstattung in Österreich. Solche Medienbeiträge aus Fernsehen, Print, Radio oder online erreichen meist ein breites Publikum, leisten einen großen Beitrag zur Information der Gesellschaft und beeinflussen die öffentliche Wahrnehmung und Erwartungshaltung zum automatisierten Fahren. Eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Kooperation mit marketmind und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ging daher der Frage nach, welche Bilder zum automatisierten Fahren hierbei vermittelt werden und inwiefern diese das Stimmungsbild in der Bevölkerung beeinflussen.

Von Susanne Kaiser, Philipp Blass, Florian Schneider und Aggelos Soteropoulos

ZVR 2020/234

§ 102 Abs 3 a
und 3 b KFG;
AutomatFahrV

Fahrer-
assistenz-
systeme;
Bericht-
erstattung;
Diskursanalyse;
Narrations-
analyse;
Stimmungsbild

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Methodik
 - 1. KonsumentInnen- und JournalistInnenbefragung
 - 2. Öffentlich-mediale Diskursanalyse
- C. Ergebnisse
 - 1. KonsumentInnenbefragung: Welches Bild hat die österr Bevölkerung von automatisiertem Fahren?
 - a) Verständnis und Stimmungsbild automatisiertes Fahren
 - b) Einschätzungen zu den Auswirkungen des automatisierten Fahrens
 - c) Einschätzung zum Entwicklungsstand bzw Realisierungsgrad automatisierten Fahrens
 - d) Akzeptanz von automatisiertem Fahren
 - 2. JournalistInnenbefragung: Wie stehen JournalistInnen zum Thema?
 - a) Stimmungsbild zum automatisierten Fahren
 - b) Einschätzungen zum derzeitigen und zum zukünftigen technischen Entwicklungsstand
 - c) Themen in der Berichterstattung
 - d) Informationsquellen zum automatisierten Fahren
 - e) Schlüsselereignisse im Diskurs zum automatisierten Fahren
 - 3. Vorherrschende Diskurse in Bezug auf automatisiertes Fahren
 - a) Welche Bilder zum automatisierten Fahren werden produziert?
 - b) Aggregierte vorrangige Narrative zum automatisierten Fahren
- D. Diskussion und Fazit

A. Einleitung

Die sukzessive Automatisierung verändert bereits heute den Verkehrs- und Mobilitätssektor. Fahrerassistenz-

systeme und automatisierte Systeme, die in immer mehr Fahrzeugen integriert sind, bergen die Möglichkeit, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Im Diskurs zum automatisierten Fahren haben insb Akteure der Automobilbranche, Technologieunternehmen, öffentliche Institutionen und Forschungseinrichtungen eine wesentliche Bedeutung. Es gibt jedoch nur wenig Wissen darüber, wie über die neue Technologie kommuniziert werden soll oder wie die mediale Darstellung von Automatisierung und Fahrerassistenzsystemen die Sichtweise und Erwartungen von VerkehrsteilnehmerInnen beeinflusst. Ein Großteil der akademischen Lit konzentriert sich auf technische, rechtliche und ethische Aspekte.

In einer Studie¹⁾ des Donald P. Bellisario College of Communications wurde die Reaktion von Personen auf Werbebotschaften und die Etikettierung von autonomen Fahrzeugen empirisch getestet. Die Ergebnisse betonen die Bedeutung von affektiven, kognitiven und zielgruppenspezifischen Aspekten bei der Gestaltung von Botschaften. Somit ist davon auszugehen, dass Medien bei der potenziellen „Erfolgsgeschichte automatisiertes Fahren“ eine wesentliche Rolle zukommt: Berichterstattung und die daraus resultierende Rezeption der LeserInnen bestimmen die öffentliche Wahrnehmung zum automatisierten Fahren mit. Die erzeugte Erwartungshaltung sowie Akzeptanz oder Ablehnung in der Gesellschaft beeinflussen wiederum politische Entscheidungen und damit die Geschwindigkeit der Weiterentwicklungen.^{2),3)} Nicht zuletzt aufgrund der hohen Sicherheitspotenziale, die für einzelne Fahrerassistenzsysteme sowie das zukünftige Zusammenspiel unterschiedlicher Systeme in Form von hochentwickelten automatisierten Fahrzeugen vermutet werden, kommt dem Thema eine hohe gesellschaftliche Relevanz zu. Das Spektrum der Erwartungen und Befürchtungen, aber auch der Ungewissheit betreffend automatisiertes Fahren scheint jedoch breit – zum Teil überzogene positive Erwartungen färben die Berichterstattung ebenso wie dramatische Meldungen über Negativereignisse.

Im Rahmen einer Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) wurde daher einerseits untersucht, welches Bild eine breite Öffentlichkeit vom automatisierten Fahren hat und welche Erwartung sie an die zukünftige Entwicklung des automatisierten Fahrens knüpft. Andererseits lag ein Fokus der Studie auf den Vorstellungen von JournalistInnen, die über automatisiertes Fahren schreiben, sowie deren Wissen und Haltung. Darüber hinaus wurde die öffentlich-mediale Debatte über automatisiertes Fahren in Österreich mittels Diskursanalyse bewertet, also untersucht, welche Diskurse in Bezug auf das automatisierte Fahren vorherrschen, welche Bilder produziert werden und was RezipientInnen dadurch suggeriert werden könnte.

B. Methodik

Für die Untersuchung wurden

- (1) eine repräsentative Befragung der österr Bevölkerung (KonsumentInnenbefragung),
- (2) Tiefeninterinterviews mit in Österreich tätigen JournalistInnen (JournalistInnenbefragung) sowie
- (3) eine öffentlich-mediale Diskursanalyse nach wissenschaftlichen Kriterien

durchgeführt. Bei allen drei Methoden wurde das Forschungsfeld auf den motorisierten (Individual-)Verkehr, also Pkw, und den personenbezogenen öffentlichen Verkehr (zB autonome Busshuttles) eingeschränkt.

1. KonsumentInnen- und JournalistInnenbefragung

Zur Analyse der Sichtweise zum automatisierten Fahren in der österr Bevölkerung wurde zwischen Oktober und November 2019 eine Online-Befragung von 511 Personen durchgeführt. Den befragten MedienkonsumentInnen wurde zunächst bewusst keine Definition angeboten.

Um die Haltung und den Informationsstand zum automatisierten Fahren bei JournalistInnen in Österreich zu untersuchen, wurden insgesamt 18 semistrukturierte Tiefeninterviews mit JournalistInnen durchgeführt, die zwischen Januar 2018 bis 2019 zumindest einen Artikel zum Thema in österr Haupt-, Leit- und Regionalmedien oder Automotive-Magazinen publiziert hatten. Die interviewten JournalistInnen wurden anhand von Leseproben sowie unter Berücksichtigung einer breiten Streuung verschiedener Medien ausgewählt. Die Tiefeninterviews fokussierten auf das Verständnis von automatisiertem Fahren bzw auf das Stimmungsbild betreffend die neuen Technologien, auf Einschätzungen bezüglich der eigenen und fremden Berichterstattung sowie auf Informationsquellen und wahrgenommene Schlüsselereignisse.

2. Öffentlich-mediale Diskursanalyse

Um zu untersuchen, wie das Thema automatisiertes Fahren in der österr Medienlandschaft dargestellt und aufgegriffen wird, wurde eine Diskursanalyse durchgeführt und hierbei österr Printmedien (Tages- und Wochenzeitungen, darunter Fachzeitschriften aus den Bereichen Wirtschaft, Auto, IT und Industrie) auf Muster öffentlicher, sprachlicher Verständigung untersucht. Mittels suchwortbasierter Erhebung (Suchworte zum Thema automatisiertes Fahren) wurden zunächst 3.550 Beiträge aus dem Zeitraum von Anfang 2018 bis 2019 identifiziert, wobei anschließend kriteriengeleitet 888 dieser Beiträge Eingang in das stratifizierte Untersuchungssample fanden.⁴⁾ Auf Basis des Untersuchungssamples wurden in weiterer Folge relevante Muster des Sprachgebrauchs (Gebrauch spezifischer Wörter, Wortgruppen oder größerer Textstrukturen) und ihre Häufigkeit analysiert,⁵⁾ um so Erkenntnisse über verschiedene strukturelle Ebenen der Diskurse zum automatisierten Fahren in Österreich zu gewinnen. Hierzu wurden mithilfe von qualitativen Narrationsanalysen und datengeleitetem Topic Modeling (Berechnung von

1) Myrick/Ahern/Shao/Conlin, Technology Name and Celebrity Endorsement Effects of Autonomous Vehicle Promotional Messages: Mechanisms and Moderators, *Science Communication* 2019, 38.

2) Feldhütter/Gold/Hüger/Bengler, Trust in Automation as a Matter of Media Influence and Experience of Automated Vehicles, *Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting* 2016, 2024.

3) Diehl/Diehl, Autonomes Fahren im Diskurs – Semantische Netzwerke und diskursive Regelmäßigkeiten, *Kommunikation und Technik* 2018, 325.

4) Lemnitzer/Zinsmeister, *Korpuslinguistik. Eine Einführung* (2015).

5) Bubenhofer, *Sprachgebrauchsmuster. Korpuslinguistik als Methode der Diskurs- und Kulturanalyse (IV)* (2009).

Musterhaftigkeiten hinsichtlich des gemeinsamen Vorkommens von Wörtern in Texten)⁶⁾ zentrale Wörter sowie das gemeinsame Vorkommen von Wörtern in den insgesamt 888 Textbeiträgen herausgearbeitet.

C. Ergebnisse

1. KonsumentInnenbefragung: Welches Bild hat die österr Bevölkerung von automatisiertem Fahren?

a) Verständnis und Stimmungsbild automatisiertes Fahren

Nach einer Definition zum Begriff „Automatisiertes Fahren“ gefragt, gibt eine Mehrheit von 55% Antworten, die am ehesten dem Automatisierungslevel 5 nach SAE⁷⁾ zuzuordnen sind („Man muss beim Fahren gar nichts mehr tun“). Ein Viertel kann nicht erklären, was automatisiertes Fahren ist. Das Stimmungsbild ist durchaus durchmischt: Etwa ein Drittel (31%) der Befragten haben einen sehr oder eher positiven Eindruck von automatisiertem Fahren, während fast ebenso viele (29%) ein eher oder sehr negatives Bild haben. Eine Mehrheit von 40% steht dem Thema neutral gegenüber (s Abb 1).

b) Einschätzungen zu den Auswirkungen des automatisierten Fahrens

Die Einschätzung der befragten MedienkonsumentInnen zu den möglichen Auswirkungen des automatisierten Fahrens ergibt Folgendes: Unter den potenziell positiven Zuschreibungen wird am häufigsten bejaht, dass Mobilität für alle ermöglicht werden könnte, die sich sonst nur eingeschränkt fortbewegen können (65%). Häufig bejaht wurde weiters, dass automatisiertes Fahren Autofahren entspannter mache (43%) sowie dass es den Treibstoffverbrauch reduziere (37%). Der Einfluss des automatisierten Fahrens auf die Verkehrssicherheit wird hingegen differenziert wahrgenommen: 31% der Befragten finden die Zuschreibung, dass automatisiertes Fahren den Verkehr sicherer macht, vollkommen bzw eher zutreffend, jedoch sind auch 33% der Befragten vom Gegenteil überzeugt.

Unter den negativen Zuschreibungen stößt die Aussage, dass automatisiertes Fahren hohe Kosten bei der Anschaffung bedeute, auf die größte Zustimmung (73%). Ein hypothetischer Kontrollverlust durch die zunehmende Automatisierung wird von 60% gesehen. Ebenfalls als bedenklich wahrgenommen werden Fragen des Datenschutzes bzw zunehmender Überwachung (45%) (s Abb 2).

c) Einschätzung zum Entwicklungsstand bzw Realisierungsgrad automatisierten Fahrens

71% der Befragten geben an, dass ihrer Einschätzung nach Level-2-Systeme (eine entsprechende Definition wurde den Befragten angezeigt) bereits Standard in neuen Pkw-Modellen sind (11%) bzw in einzelnen neuen Pkw-Modellen bereits verwendet werden (60%). 28% der Befragten nehmen an, dass auch Level-3-Systeme bereits Standard in neuen Pkw-Modellen (3%) bzw in einzelnen neuen Modellen implemen-

tiert (25%) sind; 42% rechnen mit Level-3-Systemen innerhalb der nächsten fünf Jahre. Der Zeithorizont für die Realisierung von Level-4- und Level-5-Automatisierung wird hingegen größer geschätzt: Die Verwendung von Level-4-Systemen wird von 30% in den nächsten fünf Jahren, von 44% in den nächsten 20 Jahren erwartet. 17% geben an, dass Level-4-Systeme auch in weiterer Zukunft (in den nächsten 20 Jahren) noch nicht in Verwendung sein werden. Hinsichtlich autonomen Fahrens (Level 5) sind mehr als ein Drittel (37%) davon überzeugt, dass dies auch nicht innerhalb der nächsten 20 Jahre realisiert sein wird (s Abb 3).

d) Akzeptanz von automatisiertem Fahren

Level-1-Systeme werden von der deutlichen Mehrheit der Befragten (85%) befürwortet, genauso wie Level-2-Systeme: Zwei Drittel (66%) befürworten diese. Hingegen lehnt etwas mehr als die Hälfte der Befragten (54%) Level 4 ab; Level 5 wird von fast zwei Drittel (65%) der Befragten abgelehnt (s Abb 4).

2. JournalistInnenbefragung: Wie stehen JournalistInnen zum Thema?

a) Stimmungsbild zum automatisierten Fahren

Die interviewten JournalistInnen beschreiben ihre eigene Haltung zum Thema als überwiegend positiv (11 von 18 JournalistInnen); nur drei Befragte haben einen eher negativen Blick auf das Thema. Die Mehrheit beurteilt das Mehr an Möglichkeiten und Mobilität für alle Personengruppen sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit als positiv. Sorgen werden hingegen bezüglich der Verantwortlichkeit im Fall eines Unfalls, hinsichtlich eines möglichen Datenmissbrauchs sowie der Unsicherheit, die die momentan angebotenen Fahrerassistenzsysteme aufweisen, beschrieben (s Abb 5).

b) Einschätzungen zum derzeitigen und zum zukünftigen technischen Entwicklungsstand

Zum momentanen Stand der Entwicklung von automatisiertem Fahren sind sich die JournalistInnen einig: Die technologische Entwicklung sei weiter als die Gesetzgebung – die Fahrzeuge können mehr, als sie dürfen. Besonders Österreich bzw Europa im Allgemeinen gelten als streng, was die gesetzliche Reglementierung betrifft. Die fehlenden gesetzlichen Rahmenbedingungen werden als starke Hemmschwelle in puncto Entwicklung wahrgenommen. Außerdem wird bekundet, die gesellschaftliche Akzeptanz, und daher auch die Nachfrage, sei noch nicht ausgeprägt genug und hinke somit den technischen Fortschritten hinterher.

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des automatisierten Fahrens sind sich die befragten JournalistInnen ebenfalls größtenteils einig: Auf der Herstellerseite werde propagiert, dass komplett autonom fahrende Autos gemäß Automatisierungslevel 5 schnell hergestellt werden können. Bis die Technik allerdings ausgereift genug ist, damit sich LenkerInnen sicher fühlen, am Markt eine lohnende Nachfrage besteht und diese

6) Blei, Probabilistic topic models. Communications of the ACM, 2012, 77.

7) SAE International Standard J3016.

Stimmungsbild zum automatisierten Fahren

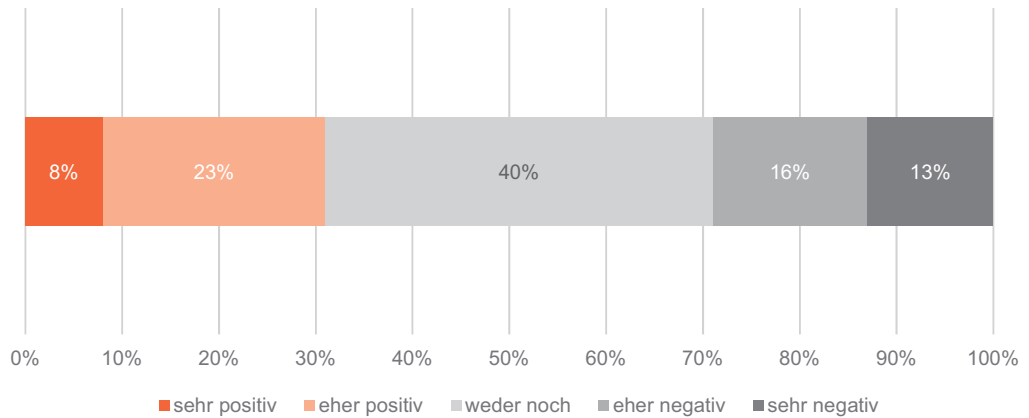


Abb 1: Stimmungsbild zum Thema automatisiertes Fahren (n=511)

Top 5 positive und negative Zuschreibungen zum automatisierten Fahren

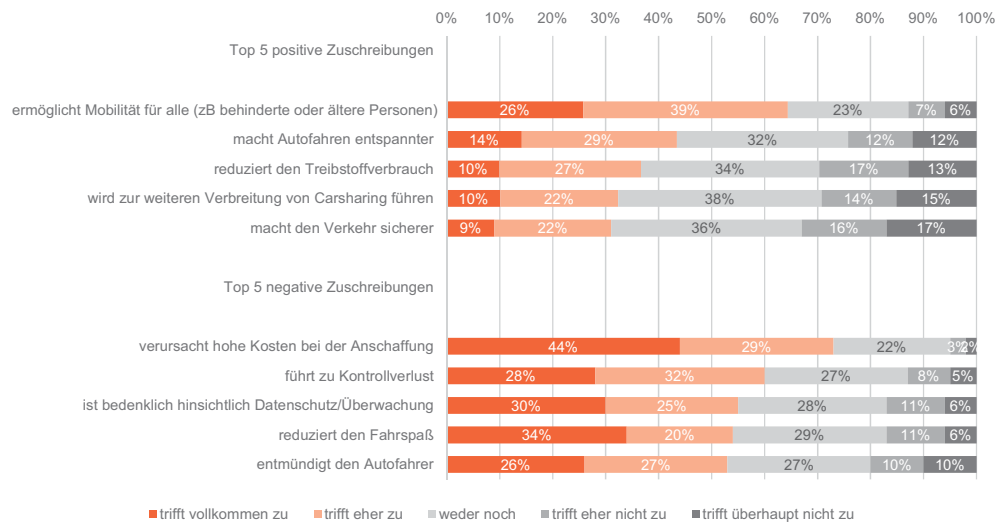


Abb 2: Einschätzungen zu den Auswirkungen automatisierten Fahrens; positive und negative Zuschreibungen (n=511)

Einschätzung zum momentanen Realisierungsgrad des automatisierten Fahrens

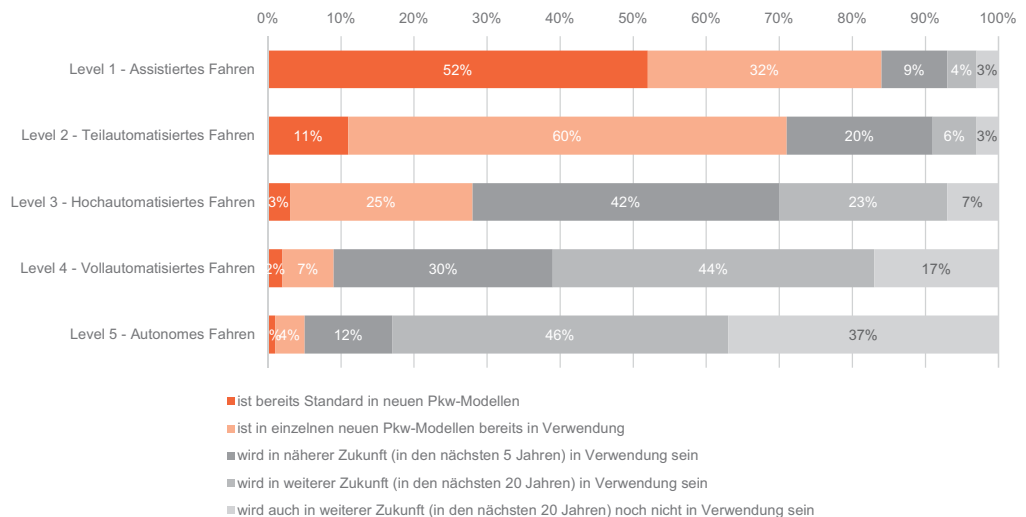


Abb 3: Einschätzung zum momentanen Realisierungsgrad automatisierten Fahrens (n=511)

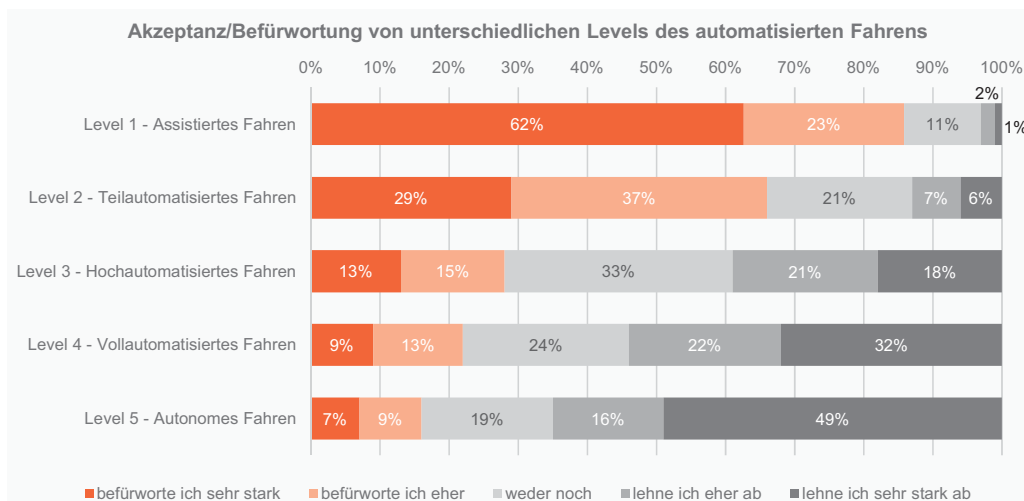


Abb 4: Akzeptanz/Befürwortung von unterschiedlichen Levels des automatisierten Fahrens (n=511)



Abb 5: Persönliches Stimmungsbild der befragten JournalistInnen zum automatisierten Fahren (n=18)

technischen Errungenschaften in der Gesellschaft Akzeptanz finden, wird mit einem Zeithorizont von zehn bis 20 Jahren gerechnet.

c) Themen in der Berichterstattung

Hinsichtlich der Frage, welche Themen für die JournalistInnen iZm automatisiertem Fahren im Vordergrund stehen, zeigt sich ein breites Spektrum, wobei drei Themenkomplexe im Vordergrund stehen: 1) technische Weiterentwicklungen und Neuvorstellungen, 2) Verkehrssicherheit und Unfälle sowie 3) Gesetzgebung, Ethik und gesellschaftliche Auswirkungen. Randthemen sind Klimaschutz, Energie, Lifestyle, die Entwicklung urbaner Regionen, Verkehrsaufkommen sowie finanzielle Faktoren.

d) Informationsquellen zum automatisierten Fahren

Die wichtigsten Informationsquellen für die befragten JournalistInnen sind einerseits Automobilhersteller selbst (Messen, PR-Veranstaltungen) bzw die Zulieferindustrie, insb SoftwareentwicklerInnen und IngenieurInnen. Aber auch Fachmagazine, wissenschaftliche Magazine und Nachrichtenagenturen werden als Informationsquellen herangezogen. Für vertiefende Informationen wenden sie sich an die Wissenschaft und FachexpertInnen. Internetrecherchen sowie Auskunft durch PolitikerInnen oder Vereine werden als Informationsquelle eher wenig genutzt.

e) Schlüsselereignisse im Diskurs zum automatisierten Fahren

Als bestimmende Schlüsselereignisse, die den Diskurs zum automatisierten Fahren verändert haben,

beschreiben die befragten JournalistInnen auf der positiven Seite technische Neuerungen, wie zB Vorführungen von Herstellern, die stetig steigende Nachfrage von Fahrerassistenzsystemen und die Aussage seitens bestimmter Fahrzeughersteller über Funktionen wie den Autopiloten. Auf der negativen Seite finden sich die Erinnerungen an Unfälle, teils mit Todesfolge. Auch iZm der Klimadebatte tauche das Thema automatisiertes Fahren immer wieder auf.

3. Vorherrschende Diskurse in Bezug auf automatisiertes Fahren

Hinsichtlich der Diskurse in österr Medien, die in Bezug auf automatisiertes Fahren vorherrschen, konnten im Rahmen der Diskursanalyse fünf größere und eindeutig voneinander abgrenzbare Themenkomplexe identifiziert werden:

- (1) **Automatisiertes Fahren in Österreich im internationalen Kontext:** Leistungen österr Institutionen aus Politik und Wirtschaft vor dem Hintergrund internationaler Entwicklungen im Bereich des automatisierten Fahrens (zB Teststrecken, Aufbau digitaler Infrastruktur).
- (2) **Unfälle und erfolgreiche Tests mit selbstfahrenden Autos:** Berichte über erfolgreichen und gescheiterte Testfälle bzw Tests selbstfahrender Autos und Busse.
- (3) **Menschliche Rolle im automatisierten Fahren:** Assistenzsysteme und die Automatisierung von Fahraufgaben müssen nicht nur technisch funktionieren, sondern Menschen müssen mit diesen auch interagieren können und wollen. →

- (4) **Flugtaxis und Zukunft des Güterverkehrs:** Flugtaxi für den Personenverkehr und Drohnen sowie weitere sich autonom bewegende Transportmöglichkeiten für den Güterverkehr.
- (5) **Gefahren und Potenziale der Digitalisierung:** Digitalisierung und Automatisierung als Bestandteil davon als Gefahr und andererseits als Potenzial u.a. zur Gefahrenvermeidung; ethische Fragen bei Entscheidungssituationen während der Fahrt (sa Trolley-Problem) und Nutzung von Daten.

Unterschiedliche Medienkategorien (Zeitungen allgemein, Wirtschaft, IT, Industrie, Autozeitung) zeigen unterschiedliche Präferenzen für die einzelnen Themenkomplexe. *Automatisiertes Fahren in Österreich im internationalen Kontext (1)* und *Menschliche Rolle im automatisierten Fahren (3)* zeigen sich im Vergleich zu den anderen Themenkomplexen in allen untersuchten Medienkategorien am stärksten repräsentiert, was auf eine hohe Relevanz der beiden Themen im gesamten Diskurs schließen lässt. Besonders stark repräsentiert findet sich der Themenkomplex *Automatisiertes Fahren in Österreich im internationalen Kontext (1)* dabei in der Medienkategorie Industrie, wohingegen die beiden Themenkomplexe *Unfälle und erfolgreiche Tests mit selbstfahrenden Autos (2)* und *Flugtaxi und Zukunft des Güterverkehrs (4)* hier kaum vorkommen. Für die Tages- und Wochenzeitungen ist festzustellen, dass sie zwar das Spektrum an Themenkomplexen ausschöpfen, aber nicht in gleichem Ausmaß: Die *menschliche Rolle im Automatisierten Fahren (3)* ist hier am stärksten repräsentiert, die Themenkomplexe *Flugtaxi und Zukunft des Güterverkehrs (4)* sowie *Gefahren und Potenziale der Digitalisierung (5)* hingegen in deutlich geringerem Umfang.

a) Welche Bilder zum automatisierten Fahren werden produziert?

Die Analyse zu den durch kritische bzw. unkritische Berichterstattung produzierten Bildern zum automatisierten Fahren ergab, dass generell sowohl konkrete Aspekte (zB bereits umgesetzte Konzepte und Techniken in der Anwendung) als auch als abstrakt einzuordnende Aspekte (zB Technik in der Entwicklungsphase) ersichtlich sind. In der neutralen bis positiven Berichterstattung sind konkrete Aspekte (bspw. autonom fahrende Busse oder die österr. Testregionen zum automatisierten Fahren) sowie eher abstrakte Aspekte (bspw. Entwicklungen in Österreich oder die Forschung über Flugtaxi) enthalten. In der kritischen bis negativen Berichterstattung gibt es den prominenten konkreten Fall eines Unfalls in den USA, bei dem eine Radfahrerin tödlich verunglückte. Die eher abstrakten Aspekte betreffen insb. die Themen Künstliche Intelligenz, Datensicherheit und Fahrsituationen (s. Abb. 6).

b) Aggregierte vorrangige Narrative zum automatisierten Fahren

Die detaillierte qualitative Analyse der gesamten Medienberichte innerhalb der jeweiligen Themenkomplexe machte deutlich, dass insgesamt drei gut voneinander unterscheidbare Narrative identifiziert wer-

den können, welche die Diskurse zum automatisierten Fahren charakterisieren und zugleich leitend sind:

- (1) **Stärkenarrativ:** Österreich agiert aktiv aus selbstbewusst-optimistischer Position. Dieses Narrativ ergibt sich insb. aus der Zuspitzung der entwicklungs-, wirtschafts- und politikbezogenen Narrative zu einer Vorstellung von Stärke.
- (2) **Erfolgsarrativ:** Erfolgreiche Neueinführungen und Innovationen sowie Testfahrten als Erfolgsgeschichte, wobei ein Symbol dieses Narrativs die Tests mit automatisierten Bussen darstellen.
- (3) **Verantwortungsnarrativ:** Freiheitsversprechen vs. Sicherheit. Dieses Narrativ macht Handlungsoptionen und Verpflichtungen des Einzelnen bewusst und ergibt sich aus den komplexen Narrativen zu Potenzialen und Gefahren sowie der Rolle des Menschen.

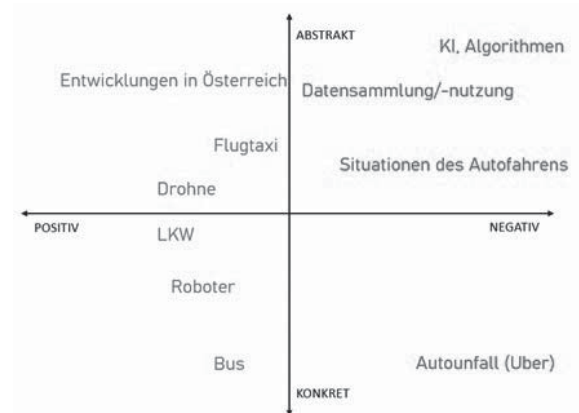


Abb. 6: Konkrete und abstrakte Aspekte in der positiven und in der negativen Medienberichterstattung zum automatisierten Fahren

Die drei einzelnen Narrative können zu einem Metanarrativ zusammengefasst werden, welches die übergeordnete Erzählung zum automatisierten Fahren in Österreich abbildet und lautet: „Österreich kann aus einer starken Position heraus und mit digitaler Vernetzung den Weg in die Mobilitätszukunft bahnen.“ Dieses übergeordnete Narrativ stellt Österreich als Institution dar, die zielgerichtet handelt, und wirkt sinnstiftend und deutend in der Form auf Diskurse, dass bspw. ein rechtliches Problem beim Einsatz von Fahrerassistenzsystemen als überwindbar und zukunftsweisend verstanden (und nicht etwa als Beleg für die Unmöglichkeit automatisierten Fahrens gedeutet) wird.

D. Diskussion und Fazit

Die durchgeführte Studie stellt eine erste Grundlage für das Verständnis des medialen Diskurses zum Thema automatisiertes Fahren dar. Anhand der Ergebnisse lässt sich ein grobes Bild über automatisiertes Fahren im medialen Diskurs und die in der Bevölkerung vorherrschenden Vorstellungen zeichnen.

Generell liegt das Stimmungsbild von Privatpersonen betreffend automatisiertes Fahren in einem eher neutralen Bereich, obwohl Vorteile insb. in der Erweiterung der Mobilitätsmöglichkeiten für bestimmte Per-

sonengruppen oder in einem entspannteren Autofahren gesehen werden. JournalistInnen scheinen dem automatisierten Fahren etwas positiver gesinnt – hier mit dem Hauptargument im Hintergrund, dass automatisiertes Fahren zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann – und schätzen darüber hinaus auch die Medienberichterstattung über automatisiertes Fahren als überwiegend positiv bis neutral ein. Die Diskursanalyse konnte aufzeigen, dass positive Narrative, die Stärke und Erfolg implizieren, vorherrschend sind und den medialen Diskurs zum automatisierten Fahren in Österreich prägen. Sowohl die Befragung der JournalistInnen als auch die mediale Diskursanalyse konnten zudem aufzeigen, dass Medienbeiträge, die diese eher positiven Narrative formen, häufig in bestimmten Medien, wie insb Industrie- und Wirtschaftsmedien, zu finden sind. Prinzipiell scheinen diese positiven Medienberichte und die identifizierten Stärke- und Erfolgsnarrative jedoch kein komplett positives Stimmungsbild der MedienkonsumentInnen zu ermöglichen – dieses liegt eher auf neutralem Niveau und wird auch von den befragten JournalistInnen auf diesem Niveau eingestuft.

Im medialen Diskurs zum automatisierten Fahren findet sich dementsprechend auch ein Verantwortungsnarrativ, also ein dezidiertes Narrativ zu den Potenzialen, aber auch den Gefahren sowie der Rolle des Menschen beim automatisierten Fahren. Hierzu gehören auch die Oberkategorien von Themen wie Verkehrssicherheit und Unfälle sowie Gesetzgebung, Ethik und gesellschaftliche Aspekte, die laut JournalistInnen in der Berichterstattung zum automatisierten Fahren (neben technischen Weiterentwicklungen und Neuvorstellungen) überwiegen. Speziell Unfälle mit und der Kontrollverlust durch automatisierte(n) Fahrzeuge(n) sind auch laut Ergebnissen der Diskursanalyse jene Berichte in der Medienberichterstattung, die negativ besetzt sind. In den Befragungsergebnissen (KonsumentInnen) sind diese Aspekte aber nur zum Teil ersichtlich. Hier wird darüber hinaus auch von Themen wie Datenschutz und hohen Anschaffungskosten gesprochen, die hinsichtlich des Themas automatisiertes Fahren negativ gesehen werden, sich aber im medialen Diskurs kaum zeigen.

Auffallend ist zudem, dass die positiven in der Medienberichterstattung vorherrschenden Themen sich

stark auch auf den Aspekt der wirtschaftlichen Entwicklung Österreichs beziehen. Bei den KonsumentInnen scheint dies jedoch keine Rolle zu spielen, zumindest finden sich unter den von ihnen beschriebenen Zuschreibungen und Assoziationen zum automatisierten Fahren keine Hinweise darauf, dass automatisiertes Fahren als Motor für die wirtschaftliche Entwicklung und Rolle Österreichs auf dem internationalen Automobilmarkt gesehen wird.

Speziell das Thema Verkehrssicherheit (respektive die Erhöhung selbiger durch zunehmende Automatisierung) wird von den befragten JournalistInnen als zentral gesehen, während es in der Diskursanalyse jedoch nicht als distinktes Thema nachweisbar ist und der Aspekt der Sicherheit hier nicht explizit als herausstechende Eigenschaft von automatisierten Fahrzeugen aufgefasst wird, sondern diesbezügliche Potenziale innerhalb des Verantwortungsnarrativs immer auch zusammen mit möglichen Gefahren stehen. Auch in der KonsumentInnenbefragung zeigte sich, dass der Einfluss des automatisierten Fahrens auf die Verkehrssicherheit stark differenziert wahrgenommen wird.

Insgesamt konnte insb die mediale Diskursanalyse aufzeigen, dass das Thema automatisiertes Fahren in verschiedene inhaltlich unterschiedlich gelagerte Diskurse eingebettet ist bzw mit ihnen verknüpft wird, die zu Teilen auch das Stimmungsbild zum automatisierten Fahren in der österr Bevölkerung beeinflussen können. Zudem scheint auch eine Diskrepanz zwischen Fakten und Mythen zum automatisierten Fahren sowohl in der österr Bevölkerung als auch bei den JournalistInnen zu existieren, welche die Basis für einerseits Unsicherheit und Ablehnung, aber andererseits auch überzogene Erwartungen und Vorfreude bietet – besonders gut ersichtlich ist dies anhand der beschriebenen positiven und negativen Zuschreibungen zum automatisierten Fahren in der KonsumentInnenbefragung sowie anhand der Begründungen für das persönliche Stimmungsbild zum automatisierten Fahren seitens der befragten JournalistInnen. In jedem Fall wird das Thema automatisiertes Fahren in der österr Medienberichterstattung weiter an Präsenz gewinnen. Es bleibt abzuwarten, inwiefern sich die beschriebenen Narrative im Laufe der Zeit und mit steigendem Automatisierungsgrad verändern werden.

→ In Kürze

Beim Thema automatisiertes Fahren kommt den Medien eine wesentliche Rolle zu, da die Berichterstattung und die darin enthaltenen Narrative maßgeblich die öffentliche Wahrnehmung und Erwartungshaltung zum automatisierten Fahren bestimmen. Eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit beschäftigte sich daher mit der Frage, welche Bilder zum automatisierten Fahren hierbei vermittelt werden und inwiefern diese das Stimmungsbild in der Bevölkerung beeinflussen. Hierzu wurden eine Befragung von KonsumentInnen und JournalistInnen in Österreich sowie eine mediale Diskursanalyse durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass das Thema automatisiertes Fahren in Österreich in verschiedene inhaltlich unterschiedlich gelagerte Diskurse eingebettet ist, die zu Teilen auch das Stimmungsbild betreffend automatisiertes Fah-

ren in der österr Bevölkerung beeinflussen. Generell liegt das Stimmungsbild in Bezug auf automatisiertes Fahren in der österr Bevölkerung in einem neutralen Bereich, es scheint jedoch eine Diskrepanz zwischen Fakten und Mythen über automatisiertes Fahren sowohl in der österr Bevölkerung als auch bei den JournalistInnen zu existieren, welche die Basis für einerseits Unsicherheit und Ablehnung, aber andererseits auch überzogene Erwartungen und Vorfreude bietet.

→ Zum Thema

Über die AutorInnen:

Mag. Susanne Kaiser ist Projektverantwortliche im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) und Lektorin an der FH Technikum Wien. E-Mail: susanne.kaiser@kfv.at →





Dipl.-Ing. Philipp Blass ist Projektverantwortlicher im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im KFV.
E-Mail: philipp.blass@kfv.at

Dipl.-Ing. Florian Schneider ist Teamleiter im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im KFV.
E-Mail: florian.schneider@kfv.at

Dipl.-Ing. Aggelos Soteropoulos ist Projektmitarbeiter im Forschungsbereich für Verkehrssystemplanung der TU Wien.
E-Mail: aggelos.soteropoulos@tuwien.ac.at

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien
Internet: www.kfv.at

Von denselben AutorInnen erschienen (Auswahl):

Blass/Kaiser/Romaniewicz-Wenk/Schildorfer, Lkw-Platooning in Österreich, ZVR 2019/142;

Blass/Kaiser/Schneider/Soteropoulos, Das Berufsfeld Verkehr und Transport in der automatisierten Mobilitätsumgebung von morgen, ZVR 2019/181;

Blass/Soteropoulos/Romaniewicz-Wenk/Schneider, Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Fahrradtypen, ZVR 2019/103.

Literatur:

Kaltenegger, Zehn Grundsätze zur Entwicklung des autonomen Fahrens, ZVR 2018/232.