

**Durchführung einer Befragung von Personen im Zusammenhang mit der Erfassung der Akzeptanz gegenüber automatisierten und vernetzten Fahrzeugen im urbanen Kontext des Förderprojekts TEMPUS**

**Erlass einer Personenbefragungssatzung der Landeshauptstadt München**

**Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 05523**

Anlage:

1. Satzung der Landeshauptstadt München zur Durchführung einer Befragung im Zusammenhang mit der Erfassung der Akzeptanz gegenüber automatisierten und vernetzten Fahrzeugen im urbanen Kontext des Förderprojekts TEMPUS

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 16.03.2022 (VB)  
Öffentliche Sitzung**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Anlass.....</b>	<b>2</b>
<b>1.1. Herausforderungen und Ziele.....</b>	<b>2</b>
<b>1.2. Notwendigkeit der Satzung.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Konzeption und Umfang der Personenbefragung/Untersuchung.....</b>	<b>4</b>
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>6</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>6</b>

**I. Vortrag des Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 2 Nr. 14 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

## 1. Anlass

Mit dem Beschluss „TEMPUS – Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr“ der Vollversammlung des Stadtrats vom 16.12.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01980) wurde die Landeshauptstadt München beauftragt, sich am kooperativen Forschungsprojekt TEMPUS zu beteiligen. Die Landeshauptstadt München, vertreten durch das Kreisverwaltungsreferat – heute Mobilitätsreferat - (Federführung), das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – heute Mobilitätsreferat - und das Kommunalreferat sowie einem breiten Projektverbund bestehend u.a. aus dem Freistaat Bayern - Bayerische Staatsbauverwaltung vertreten durch die Landesbaudirektion Bayern (LBD), den Stadtwerken München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM/MVG), der BMW Group, der Technischen Universität München (TUM) und der Technischen Universität Dresden (TUD) hatte im September 2020 einen gemeinsamen Projektantrag für das kooperative Forschungsprojekt TEMPUS Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr beim Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragten Projektträger, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), eingereicht. Der Landeshauptstadt München, vertreten durch das Kreisverwaltungsreferat (KVR-I/3) und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – heute beides Mobilitätsreferat -, das Baureferat und das Kommunalreferat, wurde hierbei die Konsortialführung, die Übernahme von Arbeitspaket-Leitungen sowie die Beteiligung an verschiedenen Arbeitspaketen übertragen. Das Projekt TEMPUS wird im Rahmen der Förderrichtlinie „Ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Mobilitätssystem durch automatisiertes Fahren und Vernetzung“ (BMVI): Personaleinrichtung und Vergaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert.

### 1.1. Herausforderungen und Ziele

Das Ziel von TEMPUS ist die realitätsnahe Erprobung von automatisierten und vernetzten Fahrzeugen (AVF), des Individualverkehrs (IV) aber auch des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im realen Verkehrsgeschehen. Hierfür wird durch die Landeshauptstadt München und beteiligte Konsortialpartner ein gebietskörperschaftsübergreifendes Testfeld für automatisiertes und vernetztes Fahren im Norden von München definiert, aufgebaut und in eine baulastträgerübergreifende Referenzarchitektur überführt.

Durch gezielte Feldversuche mit automatisierten Fahrzeugen werden wichtige neue Erkenntnisse über Fahrverhalten und Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer\*innen ermittelt. Damit sollen Sicherheitsanwendungen (z.B. Abbiegeassistent), relevante Kommunikationsinfrastrukturen (z.B. Road-Side Units an Lichtsignalanlagen) sowie neue Simulationsmodelle und -werkzeuge zur Interaktion autonomer Fahrzeuge mit nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer\*innen (z.B. Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen) entwickelt werden. Durch das Förderprojekt TEMPUS soll außerdem erreicht werden, dass Bedarfe von weiteren Akteursgruppen (bspw. Gebietskörperschaften) und Betroffenen (bspw. Bürger\*innen) durch Beteiligungsprozesse ermittelt werden können sowie eine Untersuchung der Wirkungen von AVF auf Vulnerable Road User (VRU) wie Fahrradfahrer\*innen oder Fußgänger\*innen durchgeführt wird.

Es soll damit gezeigt werden, wie Innovationen des automatisierten Fahrens unter Beibehaltung der kommunalen Steuerungsfunktion gezielt zur Optimierung des Gesamtverkehrsystems genutzt werden können. Um für München realistische Entwicklungspfade zur

„Mobilitätstransformation“ zu entwickeln und vor dem Hintergrund von Chancen, Risiken und offenen Fragen konkrete Handlungsempfehlungen ableiten zu können, ist es von essentieller Bedeutung pilothafte Umsetzungsmaßnahmen vorzuführen.

Um die Maßnahmen hinsichtlich Wirkung und Akzeptanz bewerten zu können, werden Befragungen der im Testfeld lebenden Bewohner\*innen durchgeführt. Diese Befragungen sollen Auskunft über Akzeptanz von voll automatisiertem Fahren und Daten für die Evaluation der im Testfeld umzusetzenden Projektmaßnahmen liefern.

Die Durchführung der unter Ziffer 2 näher beschriebenen Befragung ist Teil des Arbeitspakets „Verkehrskultur“ von TEMPUS. Ziel dieses Arbeitspakets ist die partizipative Einbindung der Anwohner\*innen des TEMPUS-Testfelds zur Förderung der gesellschaftlichen Akzeptanz, die Identifikation spezifischer Bedürfnisse von vulnerablen Verkehrsteilnehmer\*innen/Anwohner\*innen sowie begleitende repräsentative Akzeptanzuntersuchungen. Die Leitung des Arbeitspakets liegt bei der Professur für Verkehrspsychologie der Technischen Universität Dresden.

## **1.2. Notwendigkeit der Satzung**

Seit dem Inkrafttreten des Bayerischen Statistikgesetzes (BayStatG) vom 10.08.1990 sind die Städte und Gemeinden verpflichtet, die zur Fertigung von Statistiken benötigten Datenerhebungen in bestimmten Fällen durch Satzung anzuordnen. Das Mobilitätsreferat beabsichtigt die Durchführung einer statistischen Erhebung im Sinne des Gesetzes und führt dazu Folgendes aus:

Da die erforderlichen Daten zur Akzeptanz der örtlichen Bevölkerung gegenüber automatisierten Fahrzeugen im urbanen Kontext nicht aus allgemein zugänglichen Quellen beschafft werden können, sind Personen zu befragen. Die Beantwortung erfolgt auf freiwilliger Basis. Die vorliegende Satzung umfasst die Erhebung von insgesamt rund 15.000 Personen in den beiden folgenden Gebieten:

### **1. Untersuchungsgebiet innerhalb des Testfelds von TEMPUS im Norden Münchens:**

Das Untersuchungsgebiet innerhalb des Testfelds wird von Norden ausgehend im Uhrzeigersinn durch die Neuherbergstraße, die Ingolstädter Straße, die Heidemannstraße, die Maria-Probst-Straße, die Ingolstädter Straße, den Frankfurter Ring, die Ungererstraße, die Schenkendorfstraße, die Leopoldstraße, die Rheinstraße, den Bonner Platz, die Karl-Theodor-Straße, die Schleißheimer Straße, den Petuelring, die Birnauer Straße, die Lerchenauer Straße, den Georg-Brauchle-Ring, die Hanauer Straße, die Triebstraße, die Moosacher Straße und die Schleißheimer Straße begrenzt.

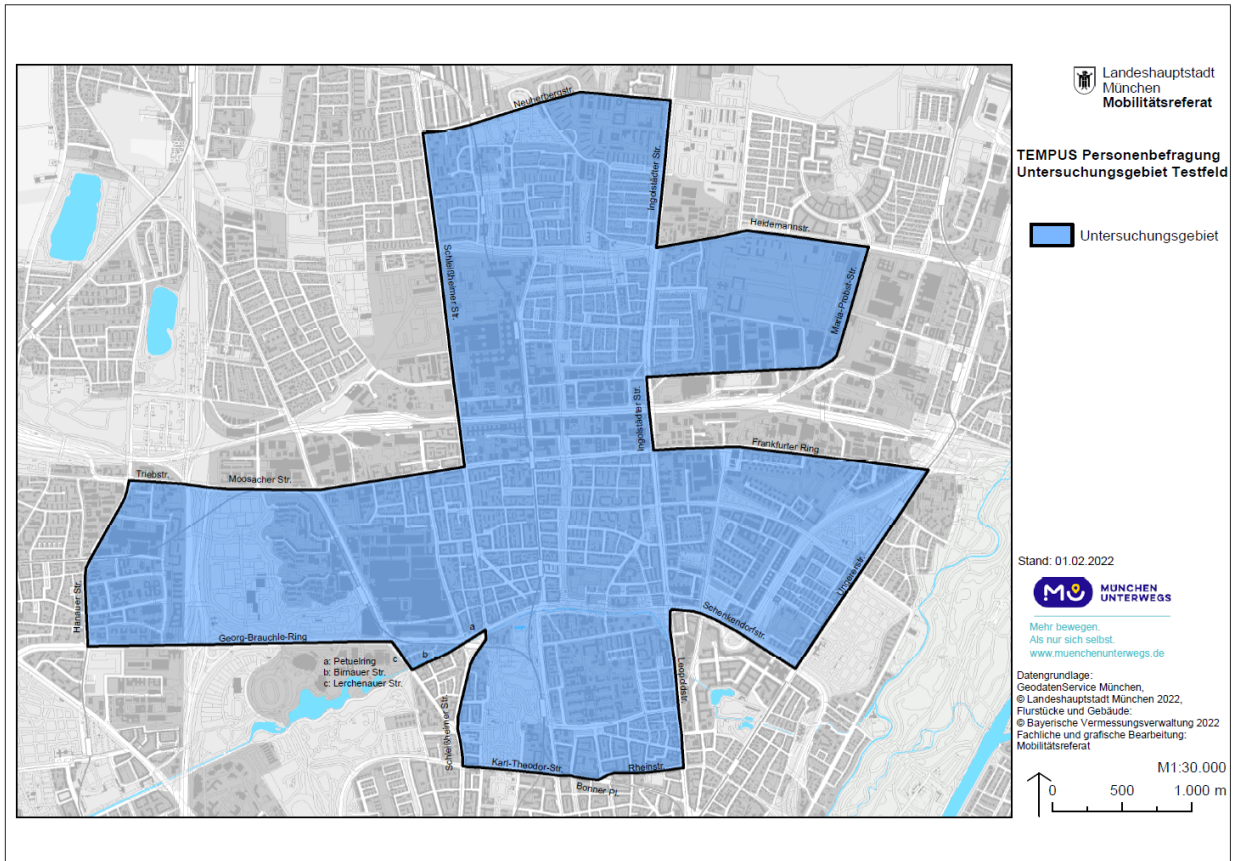


Abbildung 1: Erhebungsgebiet 1 der Personenbefragung (Untersuchungsgebiet Testfeld)

## 2. Referenzgebiet außerhalb des Testfelds von TEMPUS:

Das Referenzgebiet wird von Norden ausgehend im Uhrzeigersinn durch die Hans-Fischer-Straße, die Poccistraße, die Lindwurmstraße, die Aberlestraße, die Alramstraße, die Danklstraße, die Oberländerstraße, die Implersstraße, die Thalkirchner Straße, die Pognerstraße, die Tierparkstraße, die Zentralländstraße, die Benediktbeuerer Straße, die Maria-Einsiedel-Straße, den Kreppeberg, die Wolftratshauer Straße, die Rupert-Mayer-Straße, die Baierbrunner Straße, die Siemensallee, die Lochhamer Straße, die Stäblistraße, die Drygalski-Allee, die Munckerstraße, die Meglingerstraße, die Constanze-Hallgarten-Straße, die Drygalski-Allee, die Höglwörther Straße, die Murnauer Straße, die Mainburger Straße, die Johann-Clanze-Straße, die Sachsenkamstraße, den Partnachplatz, die Zillertalstraße, die Nestroystraße, die Hansastraße, Am Westpark, die Baumgartnerstraße, den Herzog-Ernst-Platz, die Radlkoferstraße und die Theresienhöhe begrenzt.

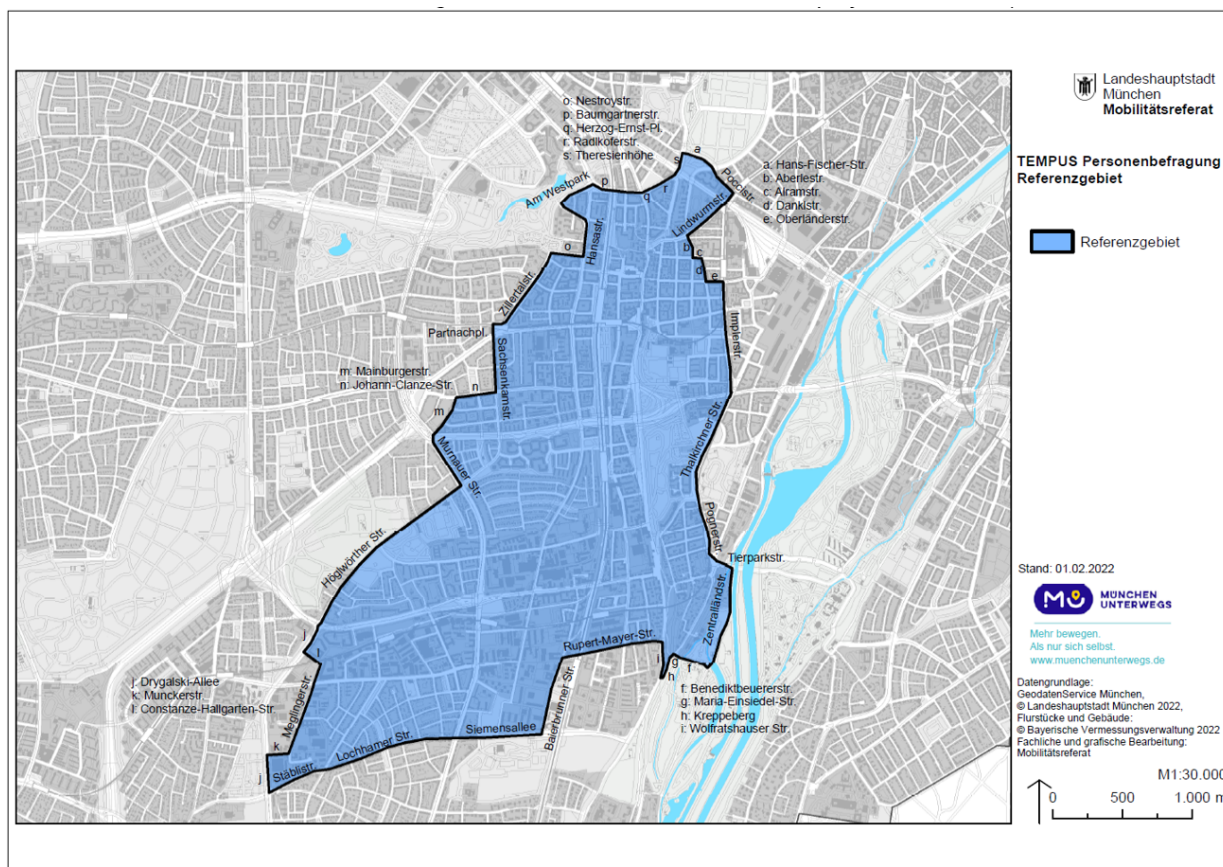


Abbildung 2: Erhebungsgebiet 2 der Personenbefragung (Referenzgebiet)

Nach Art. 4 Abs. 2 S. 1 Bayerisches Datenschutzgesetz (BayDSG) sind personenbezogene Daten – soweit sie nicht aus allgemein zugänglichen Quellen entnommen werden können – grundsätzlich bei der betroffenen Person (hier Personen in München) mit ihrer Kenntnis zu erheben. Die gedruckten Fragebögen sowie online erfassten Angaben/Daten werden von einer/einem Verkaufsträger\*in erfasst und von der Technischen Universität Dresden ausgewertet. Dazu werden die erhobenen Daten in anonymisierter Form blockseitenscharf von der/dem Auftragnehmer\*in ausschließlich zum Zwecke der Vertragserfüllung verwendet.

Im vorliegenden Fall sind datenschutzrechtlich relevante Tatbestände gegeben. Die/der Auftragnehmer\*in und die Technische Universität Dresden werden daher vertraglich verpflichtet, die gesetzlichen Vorschriften über den Datenschutz zu beachten.

Gemäß Art. 23 Abs. 1 BayStatG sind die o. g. Erhebungen mittels Satzung anzuordnen. Dabei sind insbesondere gemäß Art. 9 Abs. 2 BayStatG nähere Bestimmungen über die Art der Erhebung, den Kreis der zu Befragenden, die zu erfassenden Sachverhalte, die Hilfsmerkmale, den Berichtszeitpunkt bzw. -zeitraum, die Periodizität und über eine eventuelle Auskunftspflicht zu treffen.

Die Satzung ist Beschlussbestandteil und als Anlage 1 beigelegt.

## 2. Konzeption und Umfang der Personenbefragung/Untersuchung

Die Datenerfassung soll durch eine Personenbefragung zu zwei Zeitpunkten erfolgen. Die Kosten hierfür werden vom Mobilitätsreferat aus den am 15.12.2020 bewilligten Mitteln für das „Verbundprojekt TEMPUS – Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr“ finanziert (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01980). Ziel der Befragung ist eine repräsentative, empirische Datengrundlage zur Akzeptanz gegenüber vollautomatisierten Fahrzeugen der ansässigen Bürger\*innen zu erhalten, um die generelle Einstellung der Bevölkerung gegenüber der neuen Technologie bewerten zu können. Dabei soll unterschieden werden zwischen Anwohner\*innen des Testfelds und Anwohner\*innen in einem Referenzgebiet im Münchner Süden. Ziel dieser Unterscheidung ist die Untersuchung einer möglichen Einstellungsänderung durch die räumliche Nähe zum Testfeld und damit verbundene etwaige Erfahrungen bei der Interaktion mit automatisierten vernetzten Fahrzeugen im Straßenverkehr. Ebenso soll untersucht werden, wie sich Meinungen und Einstellungen über den Zeitraum verändern und welche Auswirkungen gezielte Kommunikationsmaßnahmen dabei haben. Es ist daher geplant, eine Prä-Befragung im Frühjahr 2022 sowie eine Post-Befragung voraussichtlich im zweiten bis dritten Quartal 2023 durchzuführen. An der Post-Befragung sollen nur Personen teilnehmen, die ihre Bereitschaft dazu mit der Angabe Ihrer E-Mail-Adresse in der ersten Befragung bekundet haben.

Die Notwendigkeit einer Vergabe der Evaluations- und Befragungsleistungen an eine/einen externen Dienstleister\*in ergibt sich aus dem hohen Komplexitätsgrad der Fragestellungen (z.B. zur Akzeptanz gegenüber automatisierten vernetzten Fahrzeugen). Die Durchführung der Personenbefragung sowie die Weitergabe der Daten an die Technische Universität Dresden erfolgt daher von einer/einem externen Dienstleister\*in. Die weitere Bearbeitung der Daten im Rahmen der projektspezifischen Auswertung erfolgt als Teil des Projektes TEMPUS durch die Konsortialpartnerin Technische Universität Dresden (Professur für Verkehrspsychologie). Diese übernimmt auch die wissenschaftliche Begleitung.

Die durchzuführende Personenbefragung/Untersuchung beinhaltet folgende Themenblöcke:

- Soziodemographische Daten (wie z.B. Alter, Geschlecht und Bildungsabschluss);
- Persönlichkeitsvariablen, inkl. Technikaffinität, Vertrauen in Automatisierung etc.;
- Erfahrungen mit automatisierten Fahrzeugen;
- Erhebung des aktuellen Mobilitätsverhaltens, inkl. Nutzung und Einstellung zu Autos in Städten;
- Fragen zur Akzeptanz auf der gesellschaftlichen Ebene (d.h. Einschätzung wahrgenommener Vorteile und Risiken, in Bezug auf Umwelt, Sicherheit, Verkehrsoptimierung, soziale Gerechtigkeit, Verkehrsklima);
- Fragen zur Akzeptanz auf der Interaktionsebene mit akzeptanzbeeinflussenden Faktoren wie wahrgenommener Nützlichkeit, Einfachheit und Verständlichkeit der Interaktion, Sicherheit, Vertrauen, Eigenschaften des Fahrzeugs, soziale Einflüsse, affektive Beurteilung;
- Fragen zur Akzeptanz auf der Nutzungsebene mit akzeptanzbeeinflussenden Faktoren wie wahrgenommener Nützlichkeit, Einfachheit und Verständlichkeit der Nutzung, Sicherheit, Vertrauen, Eigenschaften des Fahrzeugs, soziale Einflüsse, affektive Beurteilung.

### **Abstimmung mit anderen Referaten/Dienststellen**

Die Satzung ist mit der Rechtsabteilung des Direktoriums hinsichtlich der von dort zu vertretenden formellen Belange abgestimmt.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kommunalreferat, haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor. Die betroffenen Bezirksausschüsse 2, 4, 6, 7, 10, 11, 12 und 19 haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, für den Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, für den Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Satzung der Landeshauptstadt München zur Durchführung einer Befragung von Personen im Zusammenhang mit der Erfassung der Akzeptanz gegenüber automatisierten und vernetzten Fahrzeugen im urbanen Kontext des Förderprojekts TEMPUS wird gemäß Anlage 1 beschlossen.
2. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss**

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Direktorium Rechtsabteilung (3x)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 2, 4, 6, 7, 10, 11, 12 und 19
4. An das Direktorium HA I, Rechtsabteilung
5. An das Direktorium HA I, Statistisches Amt
6. An das Direktorium HA II, Vergabestelle 1
7. An das Baureferat
8. An das Kommunalreferat
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
10. An das Mobilitätsreferat - GB1
11. An das Mobilitätsreferat – GB2
12. mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1.1.2

**Am**

**Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**