

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und generelle Zielsetzung des Projekts . . . . .</b>	<b>11</b>	2.2.2 Erstellung des Videomaterials . . . . .	30
1.1	Bestehende Literatur zu Fahrerfähigkeiten im Rahmen des nicht-automatisierten, fahrergesteuerten Fahrens. . . . .	11	2.2.3 Manipulationscheck . . . . .	32
1.2	Bestehende Modelle zum regulativen Fahrerverhalten . . . . .	12	2.2.4 Hauptstudie. . . . .	32
1.3	Neuerungen des automatisierten Fahrens. . . . .	15	2.2.5 Erstellung des Fragebogens zur Erfassung „subjektiv angemessen empfundener Fahrleistung“ . . . . .	36
1.4	Forschungsbedarf im Themenkomplex der kompensativen Fahrerstrategien im Hinblick auf das automatisierte Fahren . . . . .	16	2.3 Empirische Erfassung akzeptierter Fahrleistungsbereiche . . . . .	37
1.5	Bestehende Literatur zu subjektiver Fahrleistungsbewertung . . . . .	17	2.3.1 Methode . . . . .	37
1.5.1	Modelle und Erklärungsansätze zur subjektiven Fahrleistungsbewertung . . . . .	18	2.3.2 Stichprobe. . . . .	38
1.5.2	Potenzielle Einflussfaktoren der subjektiven Fahrleistungsbewertung . . . . .	20	2.3.3 Ergebnisse . . . . .	39
1.6	Bestehende Literatur zu Automations-einflüssen auf Fahrerverhalten . . . . .	21	2.3.4 Diskussion der Ergebnisse . . . . .	45
1.7	Ziel und Struktur des aktuellen Forschungsprojekts . . . . .	23	<b>3 Arbeitspaket 2 – Fokus hoch-automatisierte Fahrsituationen . . . . .</b>	46
<b>2</b>	<b>Arbeitspaket 1 – Fokus Fahrleistungsbewertung . . . . .</b>	<b>24</b>	3.1 Methode . . . . .	47
2.1	Generierung von Items zur Beschreibung des Konstrukts der „subjektiv angemessen empfundenen Fahrleistung“ . . . . .	24	3.1.1 Aufbau und Material . . . . .	47
2.1.1	Itemgenerierung mittels Literaturrecherche . . . . .	24	3.1.2 Randomisierung, Design und Ablauf . . . . .	50
2.1.2	Itemgenerierung mittels Online-Befragung . . . . .	25	3.2 Stichprobe. . . . .	52
2.1.3	Expert Card Sorting . . . . .	28	3.3 Ergebnisse . . . . .	52
2.2	Untersuchung der Faktorenstruktur des Konstrukts „subjektiv angemessen empfundene Fahrleistung“ und Ableitung eines objektiven Instruments zur Erfassung des Konstrukts. . . . .	28	3.3.1 Datenaufbereitung . . . . .	52
2.2.1	Experteninterview . . . . .	29	3.3.2 Wahrnehmung der Takeover Requests (TOR) und des Übernahmesymbols . . . . .	53
			3.3.3 Analyse der Effekte automatisierten Fahrens auf das Fahrerverhalten im Normalverkehr . . . . .	53
			3.3.4 Reduktion der Aktivität in der nicht fahrbezogenen Tätigkeit nach dem TOR . . . . .	54
			3.3.5 Analyse des Fahrverhaltens nach der Übernahme. . . . .	56
			3.3.6 Zusammenhang zwischen der Aktivität in der nicht fahrbezogenen Tätigkeit und Fahrleistung . . . . .	57
			3.3.7 Zusammenhang zwischen Objektiv- und Subjektivdaten. . . . .	57
			3.3.8 Zusammenhang der Objektivdaten mit dem Sensation Seeking . . . . .	58

3.3.9 Wahrnehmung kritischer Fahrsituationen.....	59
3.4 Diskussion der Ergebnisse.....	59
<b>4 Arbeitspaket 3 – Diskussion und Ableitung von Handlungs- empfehlungen.....</b>	<b>61</b>
4.1 Handlungsempfehlungen ausgehend von Arbeitspaket 1 .....	61
4.2 Handlungsempfehlungen ausgehend von Arbeitspaket 2 .....	63
<b>5 Literatur.....</b>	<b>65</b>