

Der Mensch

Das "Imola - Syndrom"

Emotionen - Aggressionen

im Straßenverkehr

Grundlagen über die:

Mensch-Maschine-Beziehung

Das **Humaninstitut Klagenfurt** hat, begleitend zu seiner praktischen verkehrspsychologischen diagnostischen Gutachter-Tätigkeit seit ca. fünf Jahren, Studien zum Thema Verkehrssicherheit durchgeführt. Diese wurden durch eine repräsentative Umfrage aktualisiert.

H U M A N I N S T I T U T
D r . F r a n z W i t z e l i n g
A l t e r P l a t z 3 0 , 9 0 2 0 K l a g e n f u r t
T e l . : 0 4 6 3 / 5 1 4 0 0 2

Methodischer Steckbrief

Stichprobe:

Österreichweit wurden 900 Personen, nach dem Quotaverfahren ausgewählt, im Rahmen eines telefonischen Interviews befragt; davon 100 Experteninterviews mit Verkehrsexperten.

Statistische Auswertung:

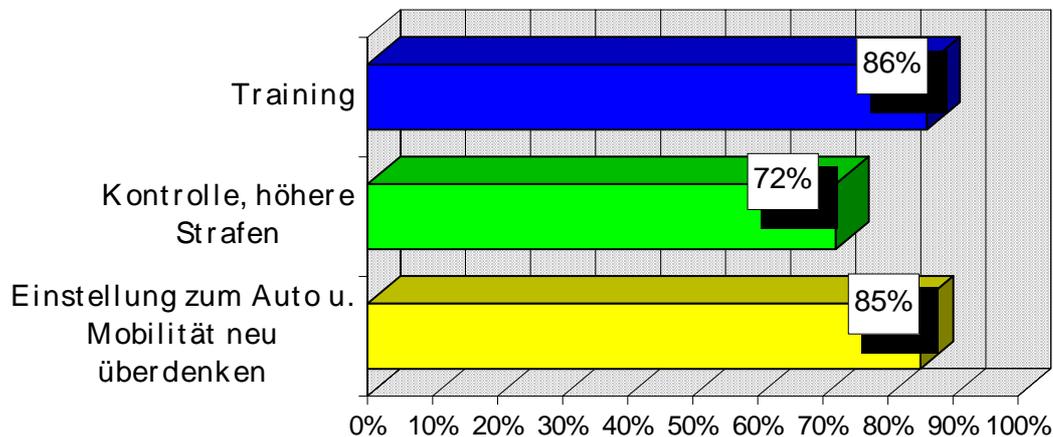
Deskriptive Prozentwertstatistik mit graphischer Darstellung, offene Fragen nach Inhaltsanalyse kategorisiert, Mehrfachwahl möglich.

Ergebnisse der Studie

Frage 1

WIE KANN MAN IHRER MEINUNG NACH DIE VERKEHRSSICHERHEIT NACHHALTIG VERBESSERN?
(MEHRFACHWAHL MÖGLICH!)

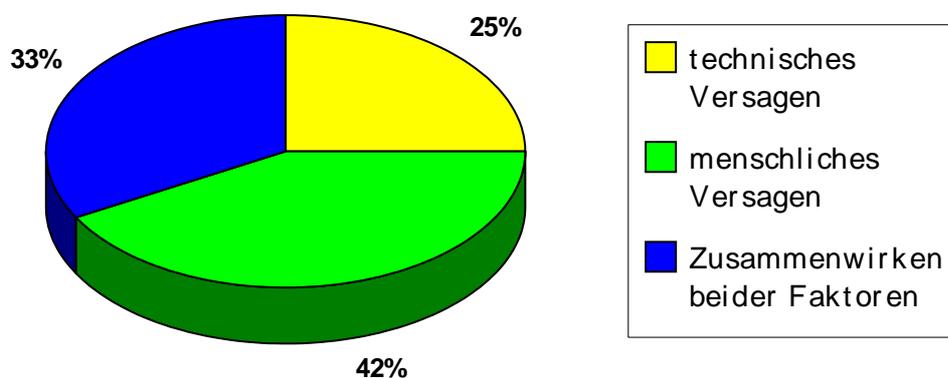
Einstellung zum Auto und zur Mobilität neu überdenken.	85 %
Konsequenterer Kontrolle der Einhaltung von Verkehrsregeln und höhere Strafen. □	□ 72 % □
Verstärktes Trainieren von konkretem, an die Verkehrssituation angepasstem Verhalten, dem Risikotyp entsprechend.	86 %



Frage 2

WAS SIND IHRER MEINUNG NACH DIE URSACHEN FÜR TRAGISCHE VERKEHRSUNFÄLLE?

technisches Versagen	25 %
menschliches Versagen	42 %
Zusammenwirken beider Faktoren	33 %

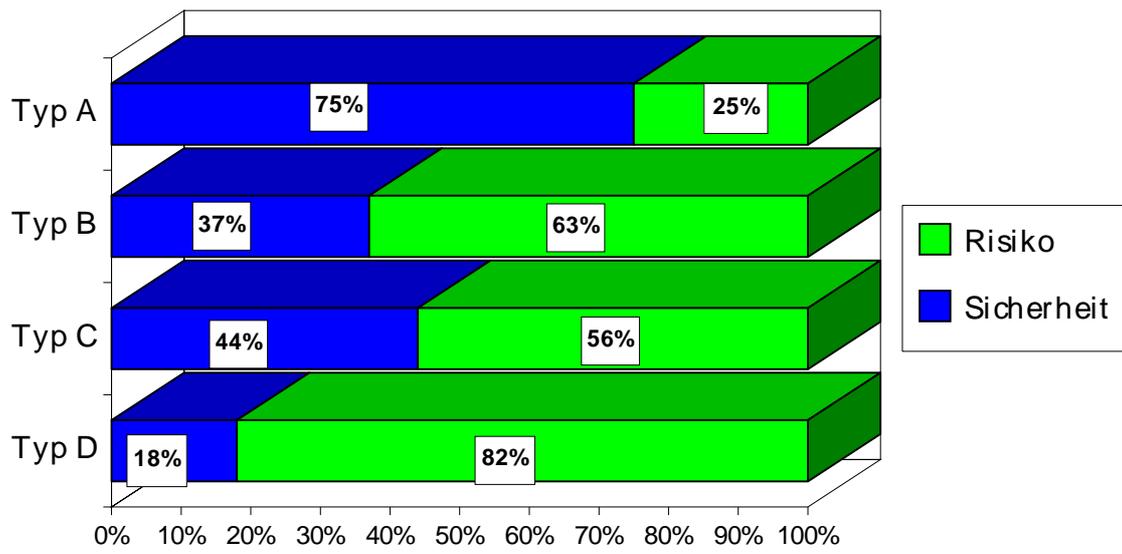


Fragen an Experten

Frage 3

ZEICHNEN SICH IHRER MEINUNG NACH FOLGENDE DEFINIERTE TYPEN EHER DURCH SICHERHEITS-BEDÜRFNIS ODER RISIKOORIENTIERUNG AUS?

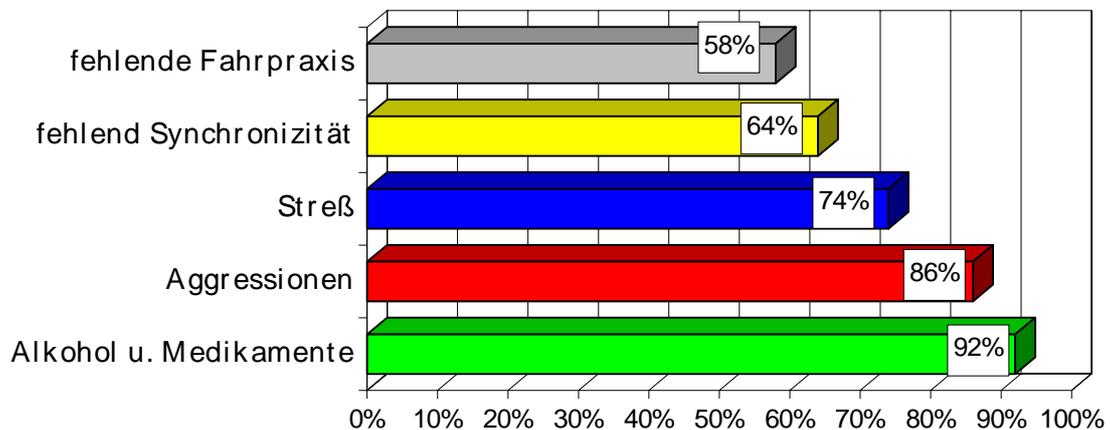
	SICHERHEIT	RISIKO
Typ A: GEBRAUCHSWERT-TYP - benützt Auto, um vom Ort A nach Ort B zu gelangen (Auto ist Mittel zum Zweck).	75 %	25 %
Typ B: BEZIEHUNGS-TYP - idealisierender Typ, das Auto ist sein/ihr Hobby, starker Selbstwertverstärker (Auto als Fetisch). □	37 %	63 %
Typ C: SOZIAL ANGEPASSTER TYP , allgemeiner Trendsetter, wenig fixierter Standpunkt, leicht in jede Richtung beeinflussbar.	44 %	56 %
Typ D: AMBIVALENTER TYP , pendelt zwischen Sicherheit und Risikobereitschaft je nach Stimmungslage. □	18 %	82 %



Frage 4

REIHUNG VON URSACHEN FÜR VERKEHRSUNFÄLLE (MEHRFACHWAHL MÖGLICH).

Alkohol- und Medikamenteneinfluß.	92 %
Selbst- und Fremd-Aggressionsverhalten (Gaspedal als "Emotionsventil"). <input type="checkbox"/>	86 % <input type="checkbox"/>
Streßbedingte eingeschränkte Reaktions- und Wahrnehmungsfähigkeit (" Tunneleffekt ").	74 %
Fehlende Synchronizität von Mensch und Maschine, Realität abgehoben von der erlebten Wirklichkeit (Tagtraum - Automatismus). <input type="checkbox"/>	64 % <input type="checkbox"/>
Fehlende Fahrpraxis und Routine, Unfähigkeit - Risiko und Sicherheit abzuwägen. <input type="checkbox"/>	58 % <input type="checkbox"/>



Ergebnis- Schwerpunkte

- unserer mehrjährigen Forschungsarbeit

Themen-Stenogramm

—
H U M A N I N S T I T U T
D r . F r a n z W i t z e l i n g
A l t e r P l a t z 3 0 , 9 0 2 0 K l a g e n f u r t
T e l . : 0 4 6 3 / 5 1 4 0 0 2

Bei einem

+

Versuch des Entwurfs einer
RISIKOBEREITSCHAFTS - TYPOLOGIE

über

+

EINSTELLUNGSUNTERSUCHUNGEN
zur Sicherheit im Umgehen mit
Gefahrensituationen generell

kamen wir zur

+

Prüfung der Fähigkeit oder Unfähigkeit der
Abschätzung von
SICHERHEIT UND RISIKO.

Die zentrale Frage lautete:

+

Gibt es einen oder keinen Abstand in der
MENSCH - MASCHINE BEZIEHUNG
in der
a) **Image-Ebene** (in der Einstellung)
b) **geistigen Logistik-Ebene** (Ratio)
c) **emotionalen Bindung ?**

Daraus ergaben sich folgende

+

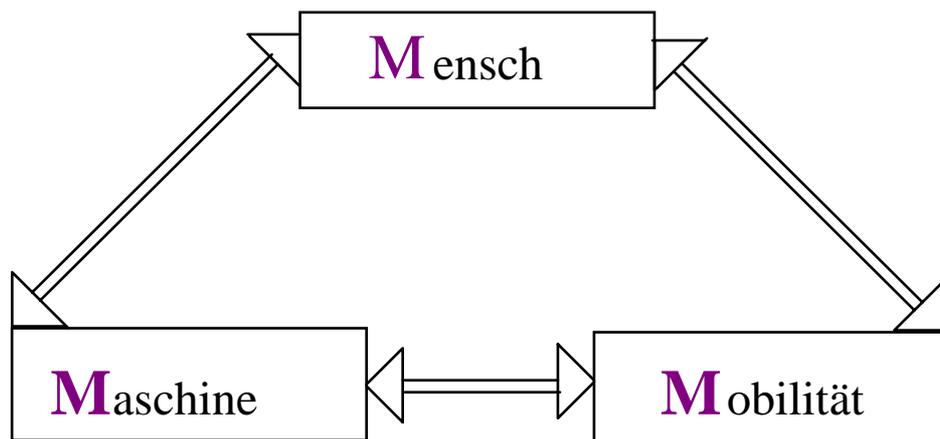
MENSCH-MASCHINEN - BEZIEHUNGSTYPEN

- a) **der Gebrauchswert-Typ**
- b) **der Beziehungs-Typ**
- c) **der sozial angepaßte Typ**
- d) **der ambivalente Typ.**

Das 3-M Modell

SICHERHEITS - RISIKO - TYPEN

im Beziehungsdreieck



Die individuellen Reaktionsformen in der Verkehrssituation sind von der Einstellung zur Mobilität, weiters von der individuellen Biographie, sowie von:

- a) Reifegrad
- b) Selbstwert-Potenz
- c) sozialem Status

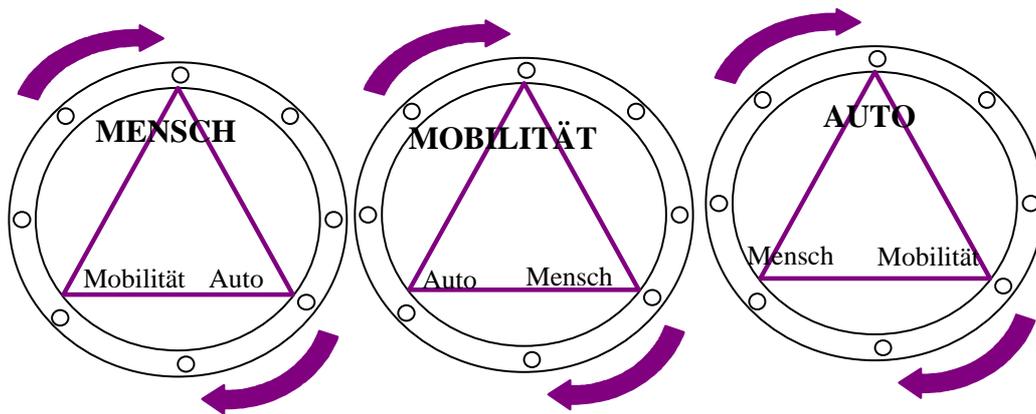
abhängig.

Um eine Prognose des konkreten Verhaltens im Gesamtscenario zu ermöglichen, ist das Modell einer

Motivations-Drehscheibe

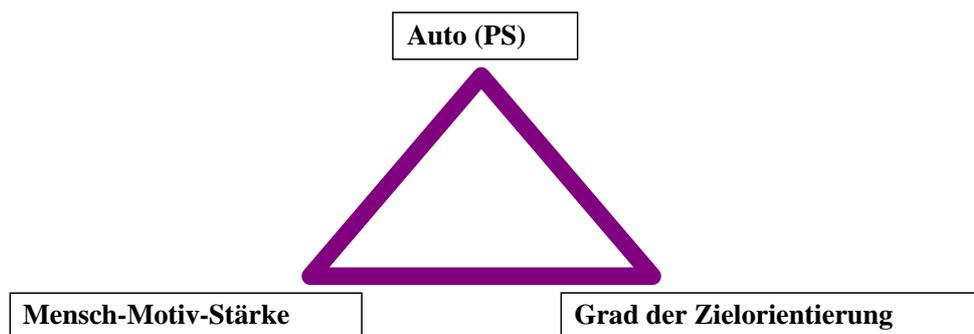
hilfreich.

Wer hat an meiner Bio-Motiv-Uhr gedreht? Motivstärke und Richtung wechseln laufend.



Zur Prognose des Sicherheits- oder Risikomoments ist eine weitere zentrale Frage zu beantworten:

Ist nur der Weg das Ziel?



Beispiele dazu:

- u Jugend: Disco-Tour
- u Überlandpartie
- u "Herzeige"-Fahrt, promenieren

Mensch - Maschine Maschine - Mensch

- das ist hier die Kernfrage.

Beziehungsskala



DARAUS FOLGEN.....

+

.....UNTERSCHIEDLICHE, ZU ERWARTENDE REAKTIONSFORMEN IM STRAßENVERKEHR:

a)

Selbstverantwortliches und selbstbestimmtes
Bewerten und Abschätzen von
Gefahrenkonstellationen,

oder b)

Reines Reagieren auf Wert (0,8 Promille, Tempolimit).

Ein Strategiewechsel in der Verkehrssicherheitspolitik wäre notwendig.

+

MAßNAHMEN - VORSCHLÄGE:

Variante a)

emotionales Bonus-Malus - Verstärkersystem
auf Selbstwert rückgekoppelt;

oder Variante b)

Ratio-Bonus-Malus - Exekutivstrafsystem,
wodurch besseres Verhalten erzielt wird;

Die gesamte Studie soll einen Paradigmenwechsel in Punkto Verkehrsverhalten und Sicherheitsdenken bewirken.

Man geht nicht von der

TECHNISCHEN MACHBARKEIT,
sondern von der

MENSCHLICHEN MÖGLICHKEIT
aus.

Dies wurde in Imola durch die Praxis bereits verifiziert.