



Das Humaninstitut als staatlich anerkanntes verkehrspsychologisches Institut versucht seit über 15 Jahren einen ganzheitlichen Ansatz in die Diskussion was effiziente Verkehrssicherheitspolitik bedeutet einzubringen.

Weder der technopädagogische Ansatz (Tafeln aufstellen, Krallen montieren) noch reine exekutive strafende Maßnahmen oder das kontextlose Psychologieren treffen den Kern der Ursachen für die stetig steigende Unfallsstatistik.

Da Mobilität in vielfältiger Form sich im öffentlichen Raum abspielt, führt nur eine Analyse von vernetzten Zusammenhängen zu neuen Ansätzen einer Verkehrserziehung die zu nachhaltiger Verhaltensänderung führt.

Plakative Werbung und Kampagnen haben weder in der Vergangenheit noch werden diese in der Zukunft den verkehrsteilnehmenden Menschen dort erreichen, wo seine verdrängten Schwachstellen sind.

Eine objektive Grundlagenforschung fern von lobbyorientierten Auftraggebern kann nur in Kooperation mit bewussten Bürgern ein Wegweiser für eine neue Orientierung in der Verkehrssicherheitsstrategie sein.

### Methode:

Untersuchungszeitraum: Oktober bis November 2005

Stichprobe: 980 Personen österreichweit wurden mittels Quotaverfahren ausgewählt und telefonisch befragt.

#### Experteninterviews:

In 120 persönlichen Interviews mit Experten Opinienleader aus Pädagogik, Medien, und Wirtschaft wurde die Thematik analysiert.

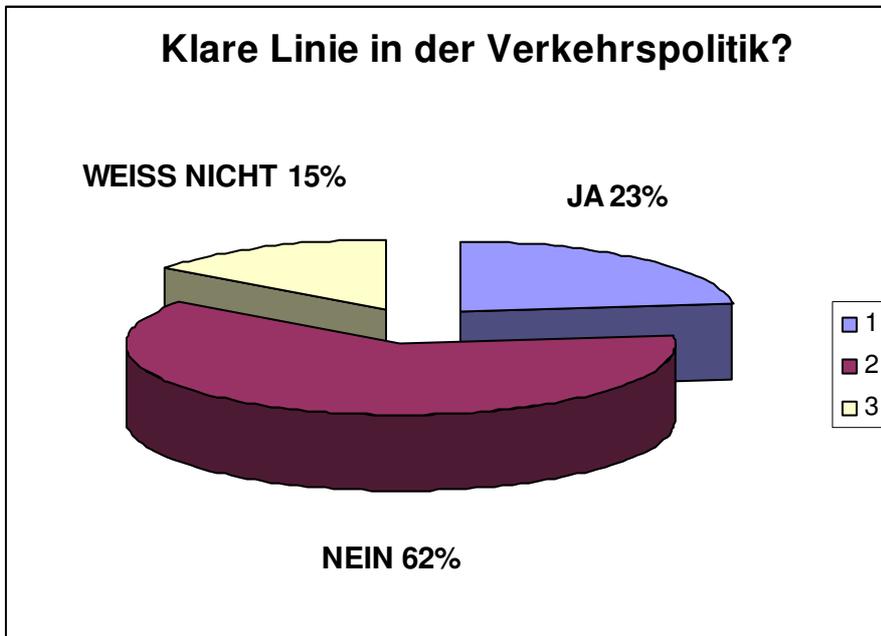
Statistische Auswertung: %-Wertstatistik mit graphischer Darstellung, offene Frage wurde inhaltsanalysiert, kategorisiert und bei der Möglichkeit der Mehrfachzuordnung %-wertstatistisch dargestellt.

**FRAGEN      ANTWORTEN      ERGEBNISSE      ANALYSEN**

**Frage 1:**

„Sehen Sie persönlich zurzeit eine klare Linie in der Verkehrssicherheitspolitik der Bundesregierung?“ ( Tempo 160, Punkteführerschein , Nachschulung...)

<b>JA</b>	<b>23%</b>
<b>NEIN</b>	<b>62%</b>
<b>WEISS NICHT</b>	<b>15%</b>

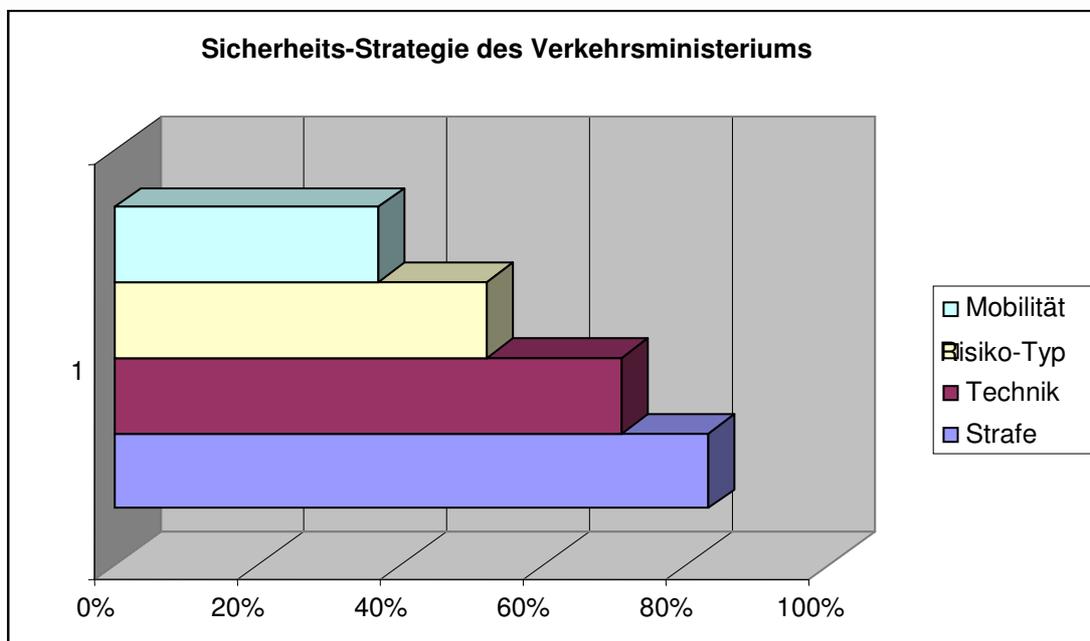


**Frage 2:**

„Wo sehen Sie zurzeit den Schwerpunkt der Strategie des Verkehrsministerium zur Verbesserung der Verkehrssicherheit?“

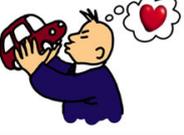
Mehrfachzuordnung möglich!

auf Strafe fixierte Sicherheit	83%
technisch organisierte Sicherheit	71%
Risiko-Typ-orientierte Sicherheit	52%
auf Mobilität reduzierende Sicherheit	37%

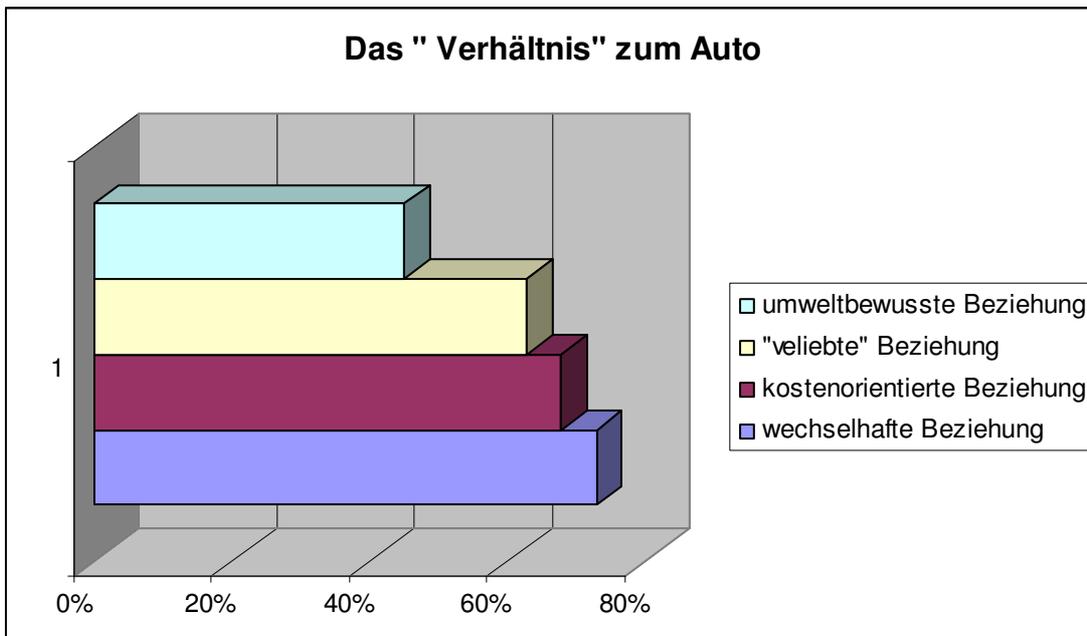


**Frage 3:**

„Welcher der folgenden Autofahrertypen ist Ihrer Meinung nach im Straßenverkehr definiert von der Art zur Beziehung zu seinem Auto am häufigsten vertreten?“  
**Mehrfachzuordnung möglich!**

 <p>wechselhafte Beziehung</p>	73%
 <p>kostenorientierte Beziehung</p>	68%
 <p>verliebte Beziehung</p>	63%
 <p>umweltbewusste Beziehung</p>	45%

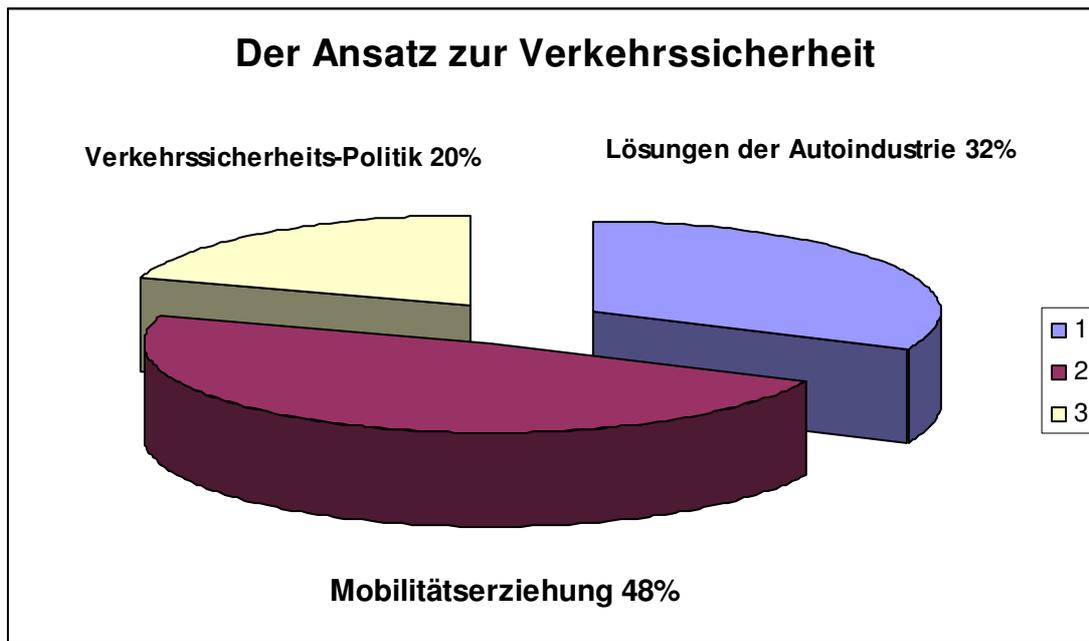
**Das " Verhältnis" zum Auto**



**Frage 4:**

„Wo ist Ihrer Meinung nach der wahre Ansatzpunkt um die Verkehrssicherheit fundamental zu verbessern?“

Lösungen der Autoindustrie	32%
Mobilitätserziehung	48%
Verkehrssicherheits-Politik	20%



**Experten Frage offen gestellt**

**Frage 5:**

„Welche Ansätze sehen Sie die momentane Verkehrssicherheit zu verbessern?“

Mehrfachnennung möglich !

<b>Faktor Mensch ist der zentrale Ansatzpunkt um Motivation und Verkehrssicherheit ins Zentrum des Mobilitätsbedürfnisses zu setzen.</b>	<b>87%</b>
<b>Schluss mit falschen Verkehrssicherheitslobbyismus getragen von Autofahrer Organisationen, Kuratorium und Verkehrssicherheits-Tester- und Trainerangeboten.</b>	<b>79%</b>
<b>Konsequente Umsetzung des Punkteführerscheins auch mit der Konsequenz des „never come back“ Prinzips nach klaren verkehrspsychologischen und medizinischen Tests.</b>	<b>75%</b>
<b>Mobilitätserziehung soll bereits in den Schulen eine andere Einstellung zum Vehikel Auto erzeugen. Das Auto soll nicht zur Kompensation eigener Minderwertigkeitsgefühle dienen.</b>	<b>72%</b>

