

rideeasy

Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich

Michael Praschl

KURZFASSUNG

VSF NÖ

*Gefördert vom Land Niederösterreich
aus den Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds*

Wien / St. Pölten, Februar 2000

Michael Praschl
Argumentation & Motivation
Mobilitätsforschung
Thaliastraße 97/2
A-1160 Wien
Tel.: 01/494 80 60
Fax: 01/492 55 63
e-mail: praschl@aon.at
<http://members.aon.at/~mpraschl>

INHALT

VORWORT & AUSGANGSLAGE	5
KURZFASSUNG	6
<i>Motive des Motorradfahrens</i>	6
<i>Motive des Schnellfahrens</i>	9
<i>Fahrstilbeschreibung</i>	9
<i>Stärken und Schwächen als Fahrer</i>	10
<i>Wichtige Fahrzeugeigenschaften, Einstellung zur Leistungslimitierung</i>	11
<i>Selbstbeschreibung, Selbstbild</i>	12
<i>Die sechs Motorradfahrertypen</i>	12
<i>Fahrzeugart und Fahrzeugnutzung</i>	13
<i>Informationsverhalten vor dem Motorradkauf</i>	13
<i>Subjektive Schnellfahrerquote</i>	14
<i>Gewünschte Tempolimits & Alkoholgrenzwerte</i>	14
<i>Persönliche Höchstgeschwindigkeit</i>	15
<i>Vermutete Unfallursachen</i>	15
<i>Angst vor Unfällen</i>	15
<i>Subjektives Sicherheitsgefühl</i>	16
<i>Allgemeine Einstellungen zum Fahren und zum Fahrzeug</i>	16
<i>Einstellung zur Exekutive</i>	18
<i>Motorradlärm</i>	18
<i>Wichtigste Ansatzpunkte für Sicherheitsmaßnahmen</i>	18
<i>Beurteilung der Wirksamkeit von Sicherheitsmaßnahmen</i>	20
<i>Präferierte Sicherheitsmaßnahmen - die 12 häufigsten Nennungen</i>	21

Abstract

ride^{easy} Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich.
Michael Praschl, Wien/St.Pölten 2000

Gegenstand des Projektes "ride easy" ist die Entwicklung effektiver Strategien zur Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich, wobei besonderes Gewicht auf die Möglichkeiten einer effektiven Bewußtseins- bzw. Meinungsbildung gelegt wird.

Eine erfolgreiche Strategie zur Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer besteht aus einer **optimalen Kombination** technischer bzw. baulicher Maßnahmen, wirksamer Verhaltensanreize und effektiver Kommunikation bzw. Argumentation. Kommunikative Maßnahmen können unter bestimmten Umständen zwar durchaus auch (geringe) direkte Einstellungs- und Verhaltensänderungen bewirken (*bei Motorradfahrern sogar eher als bei Autofahrern!*), trotzdem sind "isolierte" Kampagnen als wenig sinnvoll einzustufen. Kampagnen müssen immer in ein strategisches (Marketing-)Konzept eingebunden sein und entfalten ihre volle Wirkung nur im Zusammenspiel mit anderen Sicherheitsmaßnahmen (Synergieeffekte!).

Unter dieser Maxime wurden, als Voraussetzung für die Entwicklung wirksamer Sicherheitskonzepte,...

...die **Motive** des Motorradfahrens sowie die wichtigsten **Einstellungen** zum Fahren, zum Fahrzeug bzw. zur Mobilität ermittelt,

...die **Akzeptanz** verschiedener Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer analysiert und

...mehrere **Argumentationsstrategien** für Sicherheitskampagnen getestet.

Aufbauend auf den Ergebnissen zahlreicher Interviews mit Experten für Motorradsicherheit, Diskussionen mit Motorradfahrern sowie einer umfangreichen Literaturanalyse wurde ein umfassender Fragebogen entwickelt. Anhand dieses Fragebogens wurden im Zeitraum August/September 1999 insgesamt 252 Motorradfahrer in Niederösterreich (2/3) und Wien (1/3) ausführlich befragt (persönliche, mündliche Interviews, Befragungsdauer: 1 bis 1,5 Stunden). Die ermittelten Daten eignen sich auch sehr gut als Grundlage bzw. Ausgangsbasis für **Analysen von zeitlichen Veränderungen** in den "Köpfen der niederösterreichischen Motorradfahrer". Im Berichtsband sind außerdem jeweils ein- bis zweiseitige **Statements prominenter Motorradexperten** mit zahlreichen Sicherheitsvorschlägen enthalten.

Erhebungstatbestände der Studie: *Fahrzeugbesitz und Fahrzeugnutzung / Nutzung von Fahrtrainings und Rennstrecken, etc. / Beurteilung der Sicherheit auf Österreichs Straßen / Nennung von gefährlichen Straßenstellen in NÖ / wichtigste Ansatzpunkte für Sicherheitsmaßnahmen / vermutete häufige Unfallursachen / Meinungen zum Begriff "Schnellfahren" / persönliche Einstellung zum Fahren und zum Verkehr (36 Statements) / Einstellung zu Alkohol- und Tempolimits und zum allgemeinen Geschwindigkeitsniveau / Einstellung zur Exekutive / Anforderungen an ein Fahrzeug, Wunschfahrzeug / Informationsverhalten vor dem Motorradkauf / Einstellung zur Limitierung der Motorleistung / Beschreibung des eigenen Fahrstils / persönliche Stärken und Schwächen als Fahrer / Selbstbeschreibung, Interessen, Freizeitverhalten / Beschreibung der eigenen Motorradphilosophie / Motive des Motorradfahrens / Akzeptanz von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer / Einstellung zum Motorradlärm / Test von Argumenten auf ihre Eignung im Rahmen von Sicherheitskampagnen / Test von acht Argumentationsstrategien.*

Bei der Auswertung der Daten wurde besonderes Augenmerk auf die Unterscheidung von "unfallfreien Fahrern", "Fahrern mit einem schweren Unfall" und "Fahrern mit mehreren schweren Unfällen" sowie "zurückhaltenden", "zügig-aktiven" und "rasanten" Fahrern gelegt. Durch diese Differenzierung ergeben sich auch interessante Rückschlüsse auf die Motive des Schnellfahrens sowie Hinweise auf Unfallursachen bzw. -dispositionen.

Vorwort & Ausgangslage

Endlich, nach fast 15 Jahren Beschäftigung mit Verkehrssicherheit, ist es mir gelungen das Budget für ein Projekt zur Motorradsicherheit aufzustellen.

Dafür möchte ich mich auch hier nochmals beim österreichischen Verkehrssicherheitsfonds und der niederösterreichischen Landesregierung bedanken.

Seit meinem 16. Geburtstag im Jahre 1975 bin ich auch per Zweirad unterwegs und seit 1985 versuche ich, einen Beitrag zur Unfallvermeidung von Motorradfahrern beizusteuern. Ich hoffe nun (und glaube auch), dass mir dieses, schon so lange anstehende Vorhaben mit dieser Studie auch gelungen ist.

Die Unfallgefährdung von Motorradfahrern ist (auf die Fahrleistung bezogen) etwa viermal so hoch und das Risiko, einen tödlichen Unfall zu erleiden, sogar zehnmal so hoch wie bei PKW-Insassen. Die Gültigkeit dieser Aussage ist natürlich sehr stark vom Fahrstil abhängig und gilt wesentlich verstärkt für rasante und stark abgeschwächt für zurückhaltende, risikovermeidende Motorradfahrer.

Niederösterreich ist aufgrund des, für Motorradfahrer sehr attraktiven Straßennetzes sowie der guten Ausflugsinfrastruktur und der Nähe zur Großstadt Wien, von der Problematik "Motorradunfälle" besonders betroffen. Praktisch alle wiener Motorradfahrer nutzen die niederösterreichischen Straßen für ihre Ausfahrten.

1999 verunglückten in Österreich über 3.000 Motorradaufassen, wobei fast 100 Menschen getötet wurden. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das einen signifikanten Anstieg der Zahl der Unfallopfer um ca 15%. Die gleiche Steigerungsrate gilt auch für Niederösterreich, vor allem was die Zahl der Verletzten betrifft. Die Zahl der Todesopfer stieg in Niederösterreich von 20 auf 22 an. Die Zahl der getöteten Mopedfahrer sank von 10 auf 9, die Verletztzahl stieg aber auch bei Mopedfahrern um ca. 15% an.

Etwa 25% aller tödlichen Motorradunfälle Österreichs ereignen sich also in Niederösterreich.

In den letzten 10 Jahren blieb die Unfallbilanz bei den Motorradfahrern etwa konstant, was die Absolutzahlen betrifft. Nachdem sich der Bestand an Motorrädern im gleichen Zeitraum deutlich mehr als verdoppelt hat, ergibt sich natürlich ein Unfällrückgang pro 1000 zugelassenen Fahrzeugen. Die Zulassungszahlen steigen weiter stark an und nicht zuletzt deswegen besteht auch in Niederösterreich und Wien akuter Handlungsbedarf.

Die Statistiken zu den Ursachen von Motorradunfällen sind europaweit recht ungenau und lückenhaft. Dies liegt einerseits an der Art und Weise der Unfallaufnahme, wobei einerseits das Ausfüllen der Unfallzählblätter ein Schwachpunkt sein dürfte und andererseits an der hohen Anzahl nicht polizeilich aufgenommener Motorradunfälle bzw. -stürze. Verschiedene Befragungen zeigen, dass im Schnitt jährlich etwa jeder 5. Motorradfahrer einen Sturz oder Unfall erleidet und jeder 8. bis 10. Motorradfahrer eine Unfallverletzung davonträgt. Nur etwa 1/3 der Motorradfahrer bleibt längerfristig von schwereren Unfällen verschont (ELLINGHAUS, D. / STEINBRECHER J. 1998). Diese Ergebnisse stimmen recht genau mit unseren eigenen Befragungsdaten überein.

Die Angaben zum Anteil von Alleinunfällen bei Fahrern motorisierter Zweiräder schwanken in den verschiedenen Studien zwischen 13% und über 60% (ELLINGHAUS, D. / STEINBRECHER J. 1998, LINDNER / TRIMMEL 1998). Schwere Motorradunfälle außerorts sind deutlich häufiger Alleinunfälle als z.B. Mopedunfälle im Stadtgebiet.

ELLINGHAUS / STEINBRECHER (1998) stellen fest, dass bei Motorradfahrern die "nicht angepaßte Geschwindigkeit" die häufigste Unfallursache ist (20%), gefolgt von "Fehlern beim Überholen" (7%), "Falscher Straßenbenutzung" (4%), "Alkohol" (3,5%), "Vorrangfehlern" (3,2%) und "Fehlern beim Abbiegen" (2,7%), während bei Mopedfahrern der Alkohol, gleichauf mit "nicht angepaßter Geschwindigkeit" (jeweils 10%) die häufigsten Unfallursachen sind. Bei Kollisionsunfällen von Motorrädern mit PKW tragen zu 2/3 die Autofahrer die Hauptschuld.

Kurzfassung

ride^{easy} Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich.
Michael Praschl

In dieser Kurzfassung sind die Ergebnisse der Befragung von 252 Motorradfahrern in Niederösterreich (2/3) und Wien (1/3) im Zeitraum August/September 1999 zusammengefaßt. Zusätzlich wurden im Rahmen dieses Projektes auch Diskussionen mit Experten für Motorradsicherheit durchgeführt. Die Statements dieser Experten sowie die detaillierten Ergebnisse des Tests von Argumentationsstrategien zur Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer sind nur in der "Langfassung" enthalten.

Bei der Auswertung der Daten wurde besonderes Augenmerk auf die Unterscheidung von "zurückhaltenden", "zügig-aktiven" und "rasanten" Fahrern gelegt. Durch diese Differenzierung ergeben sich interessante Rückschlüsse auf die Motive des Schnellfahrens und außerdem kann dadurch besser zwischen Motiven des Motorradfahrens an sich und Motiven des schnellen Motorradfahrens unterschieden werden.

"zurückhaltender Fahrer"	35%	Zusammenfassung der Skalenstufen "langsam und sehr vorsichtig", "zurückhaltend und risikovermeidend", "gleitend beherrscht"
"zügig-aktive Fahrer"	36%	Skalenstufe "eher zügig-aktiv"
"rasante Fahrer"	29%	Zusammenfassung der Skalenstufen "sportlich-flott" und "rasant"

Unter den Motorradfahrern ist der Anteil der *sportlich-flotten* bzw. *rasanten* Fahrer etwa doppelt so hoch als unter den Autofahrern. Diese höhere Anteil ergibt sich aber hauptsächlich bei der 5. Skalenstufe "sportlich-flott". Bei der 6. Skalenstufe "rasant" zeigte sich bei Auto- und Motorradfahrern annähernd der gleiche Anteil. Sitzen die Motorradfahrer im Auto, unterscheiden sie sich kaum von den Nur-Autofahrern.

Es zeigt sich ein hochsignifikanter Zusammenhang zwischen Fahrstil und Unfallhäufigkeit, wobei zwischen **zügig-aktiven** und **zurückhaltenden** Fahrern kaum Unterschiede feststellbar sind, während unter den **rasanten Fahrern** der Anteil der Fahrer mit bereits mehreren schweren Unfällen doppelt so hoch ist, als unter den zurückhaltenden und zügig-aktiven Fahrern.

Motive des Motorradfahrens

Faßt man die fünf am häufigsten genannten Motive zusammen, zeigt sich, dass die wesentliche Faszination des Motorradfahrens aus einer Kombination von fahrdynamischen Aspekten und unmittelbaren ("direkten") emotionalen Erlebnissen ausgeht. Diese fünf Motive wurden von über 90% der Befragten als zutreffend bezeichnet und zwar sowohl von zurückhaltenden, zügig-aktiven als auch von rasanten Fahrern.

- das direkte Erfühlen und Erleben des Fahrens (**98%** Zustimmung)
- das Spüren/Erleben der Kraft, Dynamik und Beschleunigung des Fahrzeuges (**97%**)
- das "Auskosten", intensive Erleben attraktiver Strecken, lustvoller Kurvenkombinationen (**95%**)
- der direkte Kontakt zwischen Fahrer und Maschine ("Fast ein Verschmelzen von Fahrer und Maschine") (**94%**)
- das Erlebnis von Freiheit und Unabhängigkeit (**93%**)

Aus der differenzierten Betrachtung zurückhaltender und rasanter Fahrer kann auch auf die Motive des Schnellfahrens geschlossen werden. Besondere Bedeutung kommen in diesem Zusammenhang den Motiven zu, denen von rasanten Fahrern signifikant häufiger zugestimmt wurde (siehe fettgedruckte Hinweise bei den einzelnen Motiven).

87% finden weiters das *direkte Spüren, Riechen der Landschaft/Natur* als besonders reizvoll und ebenso viele *das Gefühl, ein Fahrzeug wirklich perfekt zu beherrschen ("im Griff zu haben")*, letzteres ist für zügig-aktive und rasante Fahrer signifikant wichtiger. Diese *Lust an der perfekten Fahrzeugbeherrschung* ("Leistungsmotivation") ist ein wichtiges Motiv des **rasanten Fahrens**.

83% finden auch die Ästhetik des Motorradfahrens sehr reizvoll (*"Einem guten Motorradfahrer beim Fahren zuzusehen ist ein Genuß"*). Die hohe Zustimmung zu diesem "indirekten" Statement zeigt, dass sich die meisten Motorradfahrer als solche (mit ihrer Maschine) sehr attraktiv bzw. ästhetisch finden und sich daher in dieser Rolle sehr wohl fühlen. Dazu paßt auch, dass für **69%** die *Freude am Besitz einer schönen Maschine ("Augenschmaus")* ebenfalls ein Grund ist, sich mit dem Motorradfahren zu befassen.

"Sich einfach den Wind um die Nase wehen lassen" drückt für **78%** (bei rasanten Fahrern nur etwas über 60%) einen wichtigen Reiz des Motorradfahrens aus, für **77%** ebenso der *unverwechselbare Sound eines Motorrades*. Der Sound ist für viele, vor allem die jüngeren und rasanteren Motorradfahrer sehr wichtig, auch die weiblichen Biker sind vom Sound sehr angetan. Erst die über 35-Jährigen legen deutlich weniger Wert auf die Geräuschkulisse.

76% finden das *ständige Trainieren und Perfektionieren des Fahrkönnens* sehr reizvoll ("Leistungsmotivation"), vor allem die **rasanten Fahrer**.

73% können dem *genußvollen durch die Gegend gleiten / cruisen* viel abgewinnen (allerdings nur die Hälfte der rasanten Fahrer, dafür über 90% der weiblichen Fahrer).

Für **72%** ist der *Zusammenhalt der Biker (das Gemeinschaftsgefühl)* ein wichtiges Motiv, für zurückhaltende Fahrer genauso wie für rasante Fahrer und sogar für 90% der Fahrerinnen.

70% zeigen sich von der *Technik / Mechanik der Maschine* fasziniert (nur 45% der Frauen). Mit steigender **Rasanz** des eigenen Fahrstils steigt auch *die Faszination und das Interesse an der Technik der Maschine*. Gerade unter den Technikbegeisterten ist der Anteil an Unfallkern allerdings besonders hoch.

69% kann das *Spüren der "Urgewalt" eines drehmomentstarken Ein- oder Zweizylinders* begeistern, **rasante Fahrer** signifikant häufiger.

Weiters wurden noch die folgenden Motive genannt:

- *das Spielerische am Motorradfahren: Immer neue Situationen, auf die man rasch reagieren muß (65%)*
- *das schnelle Vorwärtskommen in der Stadt (64%)*
- *das angenehme, prickelnde Gefühl beim Fahren mit hoher Geschwindigkeit (62%, **rasante Fahrer**: 73%)*
- *das Kennenlernen und Beherrschen von Grenzbereichen (62%, **rasante Fahrer**: 81%!)*
- *die Möglichkeit, schöne Wochenendausflüge mit Sozios/Sozia zu unternehmen (61%)*
- *das Erleben der turbinenartigen Kraftentfaltung eines modernen, geräuscharmen Hochleistungsmotors (59%, **rasante Fahrer**: 79%)*
- *der Ausdruck von Individualität, Ausbrechen aus der Masse, "Anders sein" (59%)*
- *das Erleben der giftigen Bissigkeit eines Kraftpaketes in einer leichten Sport- oder Enduromaschine (58%, **rasante Fahrer**: 79%)*
- *das gemeinsame Fahren in einer Gruppe (56%)*
- *Beim Motorradfahren fühle ich mich am ehesten als ich selbst (56%, zurückhaltende Fahrer: 41%, **rasante Fahrer**: 64%)*

- die Lust, sich selbst zu fordern und schwierige Situationen zu bewältigen (55%, zurückhaltende Fahrer: 36%, **rasante Fahrer: 69%**)
- die Abenteuerlust, das Erleben und Bewältigen von Gefahrensituationen (Adrenalinstoß, "Kick", Lust an der "kontrollierten Gefahr") (47%, zurückhaltende Fahrer: 32%, **rasante Fahrer: 62%**)
- die eindeutige Überlegenheit gegenüber den meisten anderen Fahrzeuglenkern im Straßenverkehr (46%, zurückhaltende Fahrer: 36%, **rasante Fahrer: 59%**)
- Motorradfahren hat irgendwie was Erotisches an sich (46%, Frauen: 66%)
- die Treffs der Motorradfahrer (Clubtreffs, Feste, etc.) (42%)
- die Beschäftigung mit der Maschine (von Aufpolieren bis Tuning) (40%, zurückhaltende Fahrer: 21%, **rasante Fahrer: 53%**)
- Mit meinem Motorrad falle ich mehr auf als mit einem Sportwagen (36%)
- Für ein kleines Rennen ("Hatzlerl") auf einer verkehrsarmen Strecke bin ich immer zu haben (28%, zurückhaltende Fahrer: 7%, **rasante Fahrer: 50%**)

Rasante Fahrer unterscheiden sich von zurückhaltenden Fahrern dadurch, dass bei ihnen die folgenden Motive signifikant stärker ausgeprägt sind. Unterstrichen sind diejenigen Motive mit besonders großer Distanz zwischen zurückhaltenden und rasanten Fahrern:

- *"Die Faszination der Technik / Mechanik der Maschine"*
- *"Das Spüren der Urgewalt eines Ein- oder Zweizylinders"*
- *"Das Kennenlernen / Beherrschen von Grenzbereichen"*
- *"Das Erleben der giftigen Bissigkeit eines Kraftpaketes in einer leichten Sportmaschine"*
- *"Die Lust sich selbst zu fordern und schwierige Situationen zu bewältigen"*
- *"Die Abenteuerlust, das Erleben und Bewältigen von Gefahrensituationen (Adrenalinstoß, "Kick", Lust an der "kontrollierten Gefahr")"*
- *"Die eindeutige Überlegenheit gegenüber den meisten anderen Fahrzeuglenkern im Straßenverkehr"*
- *"Die Beschäftigung mit der Maschine" !*
- *"Für ein kleines Rennen ("Hatzlerl") auf einer verkehrsarmen Strecke bin ich immer zu haben"*
- *"Das prickelnde Gefühl beim Fahren mit hoher Geschwindigkeit"*

Bei Motorradfahrern, die bereits **mehrere schwere Unfälle** hatten ("Unfallfahrer"), sind die Motive ähnlich ausgeprägt, wie bei den rasanten Fahrern. Auch aus dieser qualitativen Perspektive zeigt sich eine hohe Korrelation von Fahrstil und Unfallhäufigkeit. Folgende Motive sind besonders stark mit höherer Unfallbelastung verbunden:

- *"Die Faszination der Technik / Mechanik der Maschine"*
- *"Die Lust am Kennenlernen und Beherrschen von Grenzbereichen"*
- *"Die Lust, sich selbst zu fordern und schwierige Situationen zu bewältigen"*
- *"Die Abenteuerlust, das Erleben und Bewältigen von Gefahrensituationen (Adrenalinstoß, "Kick", Lust an der "kontrollierten Gefahr")"*
- *"Die eindeutige Überlegenheit gegenüber den meisten anderen Fahrzeuglenkern im Straßenverkehr"*

Weibliche Motorradfahrer unterscheiden sich von den männlichen in ihren Motiven, vor allem was die "fahr-dynamischen Motive" betrifft, relativ wenig. Frauen sind offenbar die genußvolleren Fahrer - 100% nannten als Motiv das *direkte Spüren, Riechen der Landschaft / Natur*. Sie sind zwar etwas weniger von der *Technik der Maschine* fasziniert und legen weniger Wert auf die *giftige Bissigkeit des Motors*, verspüren aber die *gleiche Lust an der Geschwindigkeit und der Beherrschung des Fahrzeuges*, wie Männer. Weibliche Fahrer sind weiters stärker fasziniert vom *genußvollen durch die Gegend cruisen*, vom *Zusammenhalt der Motorradfahrer* und auch vom *unverwechselbaren Sound der Maschine*. Auch sind sie viel häufiger als Männer der Meinung, dass *Motorradfahren etwas Erotisches an sich hat*.

Motive des Schnellfahrens

Unabhängig vom eigenen Fahrstil wurde **"Die hohe Leistung eines Fahrzeuges verleitet zu höherer Geschwindigkeit"** insgesamt am häufigsten als Schnellfahrmotiv genannt (73%). Fast genauso bedeutsam sind die Gründe **"Gut ausgebaute Straßen verleiten zu hoher Geschwindigkeit"** (69%, zurückhaltende Fahrer: 56%, rasante Fahrer: 80%) und **"Man merkt die hohe Geschwindigkeit oft gar nicht, weil das Fahrzeug so ruhig und stabil fährt"** (67%, zurückhaltende Fahrer: 59%, rasante Fahrer: 75%). Diese Gründe sollten den Verantwortlichen in diesen Bereichen doch zu denken geben, nachdem sogar diejenigen Motorradfahrer, die sich gegen Leistungslimitierungen aussprechen, zugeben, dass sie sich durch die hohe Leistung des Fahrzeuges zum Schnellfahren verleiten lassen!

Das Schnellfahrmotiv **"Ich fahre einfach ungern hinter anderen Fahrzeugen nach"** (59%) ist auch deswegen interessant, da es erstens insgesamt häufig genannt wurde und zweitens besonders stark zwischen zurückhaltenden und rasanten Fahrern unterscheidet: Zurückhaltende Fahrer stimmen nur zu 40% zu, rasante Fahrer dagegen zu 74%.

Ebenfalls sehr starke Unterschiede zwischen zurückhaltenden und **rasanten Fahrern** zeigen sich bei den Motiven:

- **"Manchmal wird man von anderen auch provoziert od. herausgefordert"** (43%, zurückhaltende Fahrer: 28%, rasante Fahrer: 53%)
- **"Es macht Spaß, andere (z.B. Fahrer stärkerer Fahrzeuge) zu verblüffen, was man alles aus seinem Fahrzeug herausholen kann"** (35%, zurückhaltende Fahrer: 22%, rasante Fahrer: 52%)
- **"Für mich gilt der Leitspruch "No risk no fun"** (25%, zurückhaltende Fahrer: 8%, rasante Fahrer: 41%).

Fahrer mit **bereits mehreren schweren Unfällen** stimmen allen Schnellfahrmotiven etwas häufiger zu. Ein wirklich auffälliger Unterschied zeigte sich beim Motiv **"Es macht Spaß, andere zu verblüffen, was man alles aus seinem Fahrzeug herausholen kann."** Offenbar ein Motiv, das der Sicherheit besonders abträglich ist.

Fahrstilbeschreibung

Die Ergebnisse der Motorradfahrerbefragung werden im folgenden zum Teil mit den Ergebnisse einer parallel durchgeführten Autofahrerbefragung (PRASCHL 2000; *Effektive Argumentation gegen Schnellfahren*) verglichen.

Fast alle Motorradfahrer stimmen den Fahrstil-Statements **"Das Motorradfahren macht mir Spaß"** (99,5%, Autofahrer: 90% macht Autofahren Spaß), **"vorausschauend, denke für andere mit (rechne mit deren Fehlern)"** (99%, Autofahrer: 91%) und **"Grüße andere Motorradfahrer"** (95%) zu.

88% meinen, beim Fahren *freundlich und höflich* zu sein (allerdings nur 31% "trifft voll zu"-Nennungen, 57% "trifft etwas zu"-Nennungen). (Autofahrer: 84%)

82% geben an, immer angemessene Schutzkleidung zu tragen ("trifft voll zu": 55%, "trifft etwas zu": 27%). (Autofahrer: 85% legen den Sicherheitsgurt an)

76% warnen andere Lenker vor **"Radarfallen"**, (Autofahrer: 53%)

74% halten *Tempolimits im Ortsgebiet* weitestgehend ein (rasante Fahrer: 60%, zurückhaltende Fahrer: 83%, Autofahrer: 72%)

69% bezeichnen ihren Fahrstil als *defensiv-nachgebend* (rasante Fahrer: 50%, zurückhaltende Fahrer: 89%, Autofahrer: 60%). Der Anteil der "trifft voll zu"-Nennungen ist hier mit 17% allerdings relativ gering.

58% geben zu, dass *sie manchmal schneller unterwegs sind, als sie es eigentlich für vernünftig halten* (**rasante Fahrer: 68%**, zurückhaltende Fahrer: 47%, Autofahrer: 49%)

jeweils **56%** bezeichnen ihren Fahrstil als *cool-souverän-gelassen* (rasante Fahrer: 64%, zurückhaltende Fahrer: 47%, Autofahrer: 56%) und *präzise-perfektionistisch* (**rasante Fahrer: 71%**, zurückhaltende Fahrer: 37%, Autofahrer: 45%).

50% charakterisieren ihren Fahrstil als *wendig, dynamisch, jede Lücke ausnützend*. Bei diesem Kriterium zeigte sich der größte Unterschied zwischen zurückhaltenden (28%) und **rasanten Fahrern** (70%), (Autofahrer: 38%).

48% fahren häufig in einer Gruppe,

42% halten *Tempolimits auf Überlandstraßen* weitestgehend ein (rasante Fahrer: 17%, zurückhaltende Fahrer: 57%, Autofahrer: 63%) und **39%** auch die *Tempolimits auf der Autobahn* (rasante Fahrer: 26%, zurückhaltende Fahrer: 52%, Autofahrer: 53%)

Nur **7%** bezeichnen ihren Fahrstil als *hektisch, stressig, gehetzt* (Stressfahrer). (Autofahrer: 13%)

Rasante Fahrer halten sich *deutlich weniger an Tempolimits*. Dies gilt ganz besonders auf Überlandstrecken (zurückhaltende Fahrer: 57%, rasante Fahrer: 17%).

Rasante Fahrer charakterisieren ihren Fahrstil wesentlich häufiger als *wendig, dynamisch, jede Lücke ausnützend* und *präzise-perfektionistisch* und auch häufiger als *cool-souverän-gelassen*.

Fahrer mit bereits **mehreren Unfällen** zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass sie sich *weniger an Tempolimits halten*, ihren Fahrstil als *cool gelassen* und *wendig-dynamisch* charakterisieren und *andere Motorradfahrer weniger häufig grüßen*.

Stärken und Schwächen als Fahrer

Bezüglich der Einschätzung ihrer Stärken und Schwächen unterscheiden sich Motorradfahrer kaum von Autofahrern. Beide stufen ihre fahrerische Kompetenz im Durchschnitt als hervorragend ein.

98% der Motorradfahrer glauben, über eine *sehr gute Reaktionsfähigkeit* zu verfügen (Autofahrer 94%).

95% meinen, ihr *Fahrzeug in Alltagssituationen sehr gut zu beherrschen* (Autofahrer: 93%), **72%** auch *in schwierigen Situationen* (Autofahrer: 73%) und **78%** auch *bei hoher Geschwindigkeit* (Autofahrer 72%, rasante Motorradfahrer: 91%!).

91% meinen, *sehr gute Kenntnisse über die Verkehrsregeln* zu haben (Autofahrer 90%),

91% sind überzeugt, sich *anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber besonders fair zu verhalten* (Autofahrer: 90%, rasante Motorradfahrer zu 81%, rasante Autofahrer hingegen nur zu 64%).

87% sehen eine ihrer Stärken in der *hohen Selbstbeherrschung und Selbstkontrolle* (Autofahrer: 88%) und ebenfalls

87% in ihrer *hohen Konzentrationsfähigkeit über längere Zeiträume* (Autofahrer: 79%, rasante Motorradfahrer sind von dieser Fähigkeit sogar zu 93% überzeugt, rasante Autofahrer zu 92%).

Als weitere Stärken wurden genannt: *Besondere Ruhe & Gelassenheit* (**85%**, Autofahrer: 82%), *Sehr sicherheitsbewußte, risikovermeidende Fahrweise mit großer Sicherheitsreserve* (**83%**), *Sehr gute körperliche Kondition* (**81%**), *Sehr hohe Erfahrung & Routine* (**73%**, Autofahrer: 74%), *Sehr hohes fahrzeugtechnisches Wissen* (**63%**, Autofahrer: 35%), *Konsequente Einhaltung der Verkehrsregeln* (**62%**, Autofahrer: 77%), *Sehr hoher Komfort für die Mitfahrer/in* (**50%**, Autofahrer: 75%), *Sehr gute Beherrschung des Fahrzeuges im Gelände (Offroad)* (**38%**).

Rasante und zügig-aktive Fahrer sehen ihre Stärken in deutlich höherem Ausmaß in den folgenden Aspekten:

- *Sehr gute Beherrschung des Fahrzeuges bei hoher Geschwindigkeit*
- *Sehr hohe Erfahrung & Routine*
- *Sehr gute Beherrschung des Fahrzeuges in schwierigen Situationen*
- *Sehr hohes fahrzeugtechnisches Wissen.*

Auch bei allen andere "Leistungsaspekten" stufen sich die flotteren Fahrer als "besser" ein. **Rasante Fahrer sind also von ihrer fahrerischen Kompetenz derart überzeugt, dass bei ihnen mit Sicherheitsbotschaften nur schwer eine persönliche Relevanz erreicht werden kann.**

Zurückhaltende Fahrer sehen ihre Stärken dafür in höherem Ausmaß in den Aspekten:

- *Besondere Fairness gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern*
- *Besondere Ruhe und Gelassenheit*
- *Sehr sicherheitsbewußte, risikovermeidende Fahrweise mit großer Sicherheitsreserve*
- *Konsequente Einhaltung der Verkehrsregeln*

"Unfallfahrer" sind von ihrer hervorragenden Beherrschung des Fahrzeuges nach wie vor überzeugt. Das gleiche Phänomen zeigt sich bei Autofahrern sogar noch deutlicher. Auto- und Motorradfahrer mit mehreren schweren Unfällen schätzen ihre Fahrzeugbeherrschung sogar signifikant besser ein als unfallfreie Lenker. Die Selbsteinstufung der "Unfallfahrer" ist derjenigen der rasanten Fahrer sehr ähnlich. Auffällig ist z.B., dass Unfallfahrer im *hohen Komfort für Mitfahrer* noch weniger eine ihrer Stärken sehen als rasante Fahrer (bei Auto- und Motorradfahrern).

Wichtige Fahrzeugeigenschaften, Einstellung zur Leistungslimitierung

98% der Motorradfahrer legen Wert auf *besonders gute Bremsen*,

95% auf ein *besonders gutes Fahrwerk*,

89% auf eine *besonders solide Technik und lange Lebensdauer* (Autofahrer 95%).

Bei diesen drei Kriterien sind sich die einzelnen Teilgruppen völlig einig.

67% legen auf *besonders guten Fahrkomfort & Komfortausstattung* großen Wert (rasante Fahrer 52%, **zurückhaltende Fahrer: 81%**),

56% auf *hohe Motorleistung* (**rasante Fahrer: 71%**, zurückhaltende Fahrer: 31%),

Im Durchschnitt wünschen sich die Motorradfahrer eine Motorleistung von **99PS**

(rasante Fahrer: 126 PS, zügig-aktive: 90 PS, zurückhaltende Fahrer: 79PS).

18% wünschen sich eine Motorleistung bis 70 PS, **61%** von 71 bis 100 PS und **21%** über 100 PS.

74% **sprechen sich gegen eine Limitierung der Motorleistung aus.** 15% treten für eine Limitierung auf 100 PS ein, 7% für ein Limit zwischen 120 und 150 PS, 4% für ein Limit jenseits von 150 PS.

56% legen Wert darauf, dass das *Fahrzeug zur eigenen Persönlichkeit und zum Lebensstil paßt* (rasante Fahrer: 60%, zurückhaltende Fahrer: 50%),

51% auf einen *besonders günstigen Anschaffungspreis* (Autofahrer: 74%),

46% auf *genügend Platz für Mitfahrer und Gepäck* (**rasante Fahrer: 28%**, zurückhaltende Fahrer: 56%),

44% auf *besonders geringen Verbrauch* (Autofahrer: 91%, **rasante Fahrer: 24%**, zurückhaltende Fahrer: 63%),

41% auf eine *persönliche Note durch Zubehör- / Ausstattungsteile* (Autofahrer: 23%, rasante Fahrer: 47%, zurückhaltende Fahrer: 46%),

40% sind *markentreu*, d.h. sie *bevorzugen eine bestimmte Fahrzeugmarke* (Autofahrer: 31%, **rasante Fahrer: 52%**, zurückhaltende Fahrer: 33%).

28% *verbessern die Leistung ihres Motorrades durch Fahrwerksverbesserungen oder Motortuning* (Autofahrer: 7%, **rasante Fahrer: 49%**, zurückhaltende Fahrer: 13%).

Rasante Fahrer legen deutlich größeren Wert auf *hohe Motorleistung, Fahrwerks- und Motortuning* und sind *markentreuer*. Deutlich weniger Wert legen sie auf *geringen Verbrauch, genügend Platz für Mitfahrer und Gepäck und guten Fahrkomfort*.

Das einzige Fahrzeugkriterium, dass für "**Unfallfahrer**" deutlich wichtiger ist als für unfallfreie Fahrer ist die *hohe Motorleistung* und die damit im Zusammenhang stehende *Leistungsverbesserung durch Fahrwerksverbesserungen und Motortuning*.

Für jüngere (**unter 25-jährige**) Fahrer ist vor allem das *Image* des Fahrzeuges ("*...muß zu meiner Persönlichkeit und meinem Lebensstil passen*") deutlich wichtiger als für ältere Fahrer, der Fahrkomfort dafür deutlich unwichtiger. Dies liegt auch in den für Jugendliche besonders wichtigen Motiven der Selbstdarstellung und Identitätsfindung begründet.

Frauen legen signifikant weniger Wert auf *hohe Motorleistung*, dafür um so mehr auf das *Fahrzeugimage* ("*...muß zu meiner Persönlichkeit und meinem Lebensstil passen*"). Auch der *geringe Treibstoffverbrauch* ist für Frauen ein wesentlich stärkeres Argument.

Selbstbeschreibung, Selbstbild

Signifikante Unterschiede zwischen Motorradfahrern und Autofahrern zeigen sich primär im Freizeitverhalten sowie in der stärkeren Distanzierung der Motorradfahrer von "Angepaßtheit": Motorradfahrer stufen sich signifikant weniger als *brav angepaßt* (35%, Autofahrer: 48%), *modern, immer im Trend* (50%, Autofahrer: 64%), *gläubig, religiös* (23%, Autofahrer: 37%), ein und *halten sich generell weniger gerne an Vorschriften* (43%, Autofahrer: 33%).

Motorradfahrer besuchen weniger gerne *Konzerte, Theater und Kinos* (54%, Autofahrer: 64%), widmen sich dafür aber lieber *kulinarischen Genüssen* (63%, Autofahrer: 56%) und suchen in ihrer Freizeit deutlich häufiger nach *Spaß und Action* (84%, Autofahrer: 65%).

Rasante Fahrer unterscheiden sich in ihrem Selbstbild nur in einigen wenigen Aspekten von zurückhaltenden Fahrern. Besonders auffällig ist die höhere Zustimmung der rasanten Fahrer zum Statement "*Mich reizen Freizeitaktivitäten mit Nervenkitzel wie z.B.: Fahren mit Hochschaubahnen.*" Außerdem neigen rasante Fahrer stärker zur Reaktanz, d.h. sie *halten sich signifikant weniger gerne an Vorschriften*.

Die sechs Motorradfahrertypen

Die Bildung der Fahrertypen erfolgte durch einen zweistufigen Prozess (1. Faktoranalyse mit 59 für eine Fahrerbeschreibung relevanten Variablen, 2. Clusteranalyse aus den 12 gebildeten Faktoren zur Fahrerbeschreibung). Es ergaben sich folgende 6 Typen (Cluster):

1. zügiger Einzelfahrer (17%)
2. harter Raser (11%)
3. freundlicher Komfortfahrer (18%)
4. kooperativer Schnellfahrer (17%)
5. erlebnisorientierter Komfortfahrer (16%)
6. freiheitsliebender Gruppenfahrer (21%)

Die höchste Unfallbelastung findet sich beim **kooperativen Schnellfahrer**, dicht gefolgt vom **harten Raser**. Mit recht deutlichem Abstand folgen der **zügige Einzelfahrer** und der **erlebnisorientierte Komfortfahrer**.

Die **freundlichen Komfortfahrer** und die **freiheitsliebenden Gruppenfahrer** sind mit Abstand die sichersten Motorradfahrer.

Bemerkenswert ist auch die deutlich geringere (ca. halb so hohe) Unfallbelastung der zügig-aktiven, durchaus erlebnisorientierten Fahrer im Vergleich zu Schnellfahrern.

 Fahrzeugart und Fahrzeugnutzung

Unter 25-Jährige sind in der Gruppe der Motorradfahrer, die *primär kurze (mehrstündige) Ausfahrten* unternehmen deutlich überrepräsentiert (72%, über 25-Jährige: ca. 40%), **über 35-Jährige** wiederum in der Gruppe der *Tourenfahrer* (38%, bis 25-Jährige: 13%).

Vielfahrer gehören signifikant häufiger zu den flotten Fahrern, obwohl diejenigen Fahrer, die primär längere Ausfahrten bzw. Touren unternehmen mehrheitlich zu den zurückhaltenden Fahrern zählen.

In der Klasse von *31 bis 50 PS* sind die **zurückhaltenden** Fahrer deutlich überrepräsentiert und in der Klasse *über 100 PS* die **rasanten** Fahrer. 32% der rasanten Fahrer besitzen ein Motorrad mit über 100PS, 15% der zügig-aktiven und nur 8% der zurückhaltenden Fahrer. In den Klassen zwischen 51 und 100 PS sind alle Fahrstiltypen etwa gleich vertreten.

Auch bei der Unfallhäufigkeit zeigt sich ein ähnlicher Effekt. In der Klasse von *31 bis 50 PS* sind die unfallfreien Fahrer überrepräsentiert, *bis 100 PS* gibt es dann kaum Unterschiede und *über 100 PS* steigt die Unfallbelastung dramatisch an (26% der **Fahrer mit mehreren Unfällen** fahren Motorräder mit über 100 PS und nur 16% der unfallfreien Fahrer).

In der Hubraumklasse von *76 bis 500 cm³* sind **rasante** Fahrer deutlich unterrepräsentiert (nur 7% der rasanten Fahrer besitzen eine Maschine in dieser Klasse), die Hubraumklasse *501 bis 750 cm³* ist bei allen Fahrstilgruppen ähnlich stark vertreten (etwas schwächer bei den zügig-aktiven Fahrern), 43% der rasanten und zügig-aktiven Fahrer besitzen Motorräder mit *über 750 cm³* Hubraum und nur 21% der zurückhaltenden Fahrer.

In der Klasse *bis 500 cm³* sind unfallfreie Fahrer, Fahrer mit bisher einem schweren Unfall und Fahrer mit mehreren schweren Unfällen etwa gleich häufig vertreten. In der Klasse von *501 bis 750 cm³* sind **unfallfreie** Fahrer sogar überrepräsentiert, während sich dieses Ergebnis in der Klasse *über 750 cm³* umkehrt: hier sind "**Unfallfahrer**" recht deutlich überrepräsentiert. 44% der Fahrer mit mehreren schweren Unfällen fahren eine Maschine mit über 750 cm³ und nur 26% der unfallfreien Fahrer.

Während bei *Enduros* und *Naked Bikes* bzw. *klassischen Straßenmotorrädern* alle Fahrstilgruppen (rasante, zügig-aktive und zurückhaltende Fahrer) etwa gleich stark vertreten sind, überwiegen bei *Tourern* die aktiv-dynamischen Fahrer, bei *Choppern* die zurückhaltenden Fahrer (nur 2% der rasanten Fahrer sind Chopperfahrer), bei *Sport und Supersportmaschinen* hingegen deutlich die rasanten Fahrer. 17% der rasanten Fahrer besitzen eine Supersportmaschine, 7% der zügigen und nur 1% der zurückhaltenden Fahrer.

Für die Analyse der Unfallhäufigkeiten dieser verschiedenen Motorradtypen ist die Stichprobe zu gering. Deutliche Hinweise zeigen sich aber dahingehend, dass die geringste Unfallbelastung bei *Tourern* (11% der unfallfreien Fahrer besitzen eine Tourenmaschine und nur 6% der "Unfallfahrer") und die höchste bei *Sportmaschinen* gegeben sein dürfte (15% der "Unfallfahrer" besitzen eine Sportmaschine und nur 8% der unfallfreien Fahrer)

 Informationsverhalten vor dem Motorradkauf

Die wichtigsten Informationsquellen vor einem Motorradkauf sind *Gespräche mit Freunden oder Bekannten* (80%) sowie *Testberichte in Zeitschriften* (79%). Mit einigem Abstand folgen *Gespräche mit Motorradhändlern* (56%), *Prospekte von Motorradfirmen/-händlern* (55%), *Messen und Ausstellungen* (53%) und *Informationen im Internet* (27%)

Recht aufschlußreich ist die Unterscheidung des Informationsverhaltens von unfallfreien Fahrern und "Unfallfahrern". **Fahrer mit mehreren schweren Unfällen informieren sich allgemein deutlich weniger, bevor sie ein Motorrad kaufen.** Besonders auffällig ist, dass sie diesbezüglich deutlich weniger mit Freunden, Bekannten oder Motorradhändlern sprechen und auch an Prospekten deutlich weniger interessiert sind.

Dies deutet doch darauf hin, **dass eine ausführliche und umfassende Information vor dem Motorradkauf die Sicherheit erheblich verbessern kann.** Gute Beratung und Information sind hier offenbar sehr wichtig. Auch die Hypothese, dass viele Motorradfahrer möglicherweise **mit einem falschen, d.h. nicht zu ihnen passenden Fahrzeug** unterwegs und dadurch höher unfallgefährdet sind, wird durch dieses Ergebnis erhärtet.

Subjektive Schnellfahrerquote

Nach Meinung der niederösterreichischen und wiener Motorradfahrer sind im Schnitt **43%** der Motorradfahrer **auf Überlandstrecken zu schnell unterwegs.**

Die subjektiven Schnellfahrerquoten von **Auto- und Motorradfahrern** unterscheiden sich kaum. Autofahrer vermuten unter Autofahrern etwa den gleichen Schnellfahreranteil wie Motorradfahrer unter Motorradfahrern. Überland besteht der Eindruck, dass Motorradfahrer etwas häufiger zu schnell unterwegs sind, im Stadtgebiet dagegen Autofahrer.

Bemerkenswert ist, dass sich in den Schätzungen der Anteile von Schnellfahrern zwischen den **Fahrstilen** (zurückhaltende, zügig-aktive und rasante Fahrer) keine nennenswerten Unterschiede zeigen. Überhaupt sind sich alle Teilgruppen hier fast völlig einig. Nur über 35-jährige Motorradfahrer schätzen den Anteil der Schnellfahrer etwas geringer ein (39%), unfallfreie Fahrer etwas höher (46%).

Gewünschte Tempolimits & Alkoholgrenzwerte

Motorradfahrer wünschen sich sowohl auf der Autobahn als auch auf Überlandstraßen signifikant höhere Tempolimits als Autofahrer. Während bereits 63% der Autofahrer auf der **Autobahn** gerne ein höheres Limit hätten (12% davon "kein Limit"), ist dieser Anteil bei den Motorradfahrern noch weit höher: **72%** wollen ein höheres Limit (**43%** davon "kein Limit").

Auf **Überlandstrecken** wollen "nur" 29% der Autofahrer ein höheres Limit, hingegen **56%** der Motorradfahrer.

Im Schnitt wünschen sich die Motorradfahrer auf der **Autobahn** ein Limit von **170 km/h** (Autofahrer: 148 km/h) und auf **Überlandstrecken 116 km/h** (Autofahrer: 105 km/h). (Bei der Mittelwertberechnung wurde die Nennung "kein Limit" auf der Autobahn mit 200 km/h gleichgesetzt und auf Überlandstrecken mit 150 km/h).

Die steigende Motorleistung sowohl bei Autos als auch bei Motorrädern haben sicher einen erheblichen Einfluß auf den Wunsch nach Möglichkeiten, diese Leistung auch auszuschöpfen.

Rasante Motorradfahrer wünschen sich noch höhere Limits: Im Schnitt auf der Autobahn 181 km/h und auf Überlandstrecken 125 km/h. "**Unfallfahrer**" wünschen sich auf der Autobahn ein höheres Limit (176 km/h) als unfallfreie Fahrer (166 km/h). Ansonsten sind sich die einzelnen Teilgruppen hier einig.

Fast **2/3** der niederösterreichischen und wiener Motorradfahrer würden für ein **0,0 Promille-Alkohollimit** für Motorradfahrer stimmen, 25% für 0,5 und 10% für 0,8 Promille. Damit zeigen die niederösterreichischen und wiener Motorradfahrer diesbezüglich deutlich mehr Sicherheitsbewußtsein als die Autofahrer und sogar als der Schnitt der gesamt-österreichischen Motorradfahrer.

 Persönliche Höchstgeschwindigkeit

Das Kriterium der "*persönlichen Höchstgeschwindigkeit*" weist einen sehr starken Zusammenhang mit der Unfallgefährdung auf.

Auf die Frage "*Wie hoch war die höchste Geschwindigkeit, die Sie jemals als Lenker eines Fahrzeuges erreicht haben*" ergab sich eine durchschnittliche, schon erreichte Maximalgeschwindigkeit von **217 km/h**.

31% der **unfallfreien** Fahrer (Schnitt 208 km/h), 39% der Fahrer mit **einem** schweren Unfall (Schnitt 216 km/h) und **55% der Fahrer mit mehreren schweren Unfällen (Schnitt 232 km/h) erreichten schon über 220 km/h**.

47% der **männlichen** Motorradfahrer fuhren schon über 220 km/h schnell (Schnitt: 225 km/h) und 10% der weiblichen (Schnitt: 183 km/h).

Altersmäßig sind die Unterschiede nicht sehr erheblich:

30% der **bis 25-jährigen** (Schnitt 205 km/h) und 40% der **über 25-jährigen** Motorradfahrer (Schnitt: 219 km/h) erreichten schon über 220 km/h.

19% der **zurückhaltenden** Fahrer (Schnitt: 197 km/h), 37% der **zügig-aktiven** Fahrer (214 km/h) und 66% der **rasanten** Fahrer (Schnitt: 240 km/h) erreichten schon über 220 km/h.

 Vermutete Unfallursachen

Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit ("Schnellfahren") wird mit recht großem Abstand am häufigsten als Ursache für schwere Motorradunfälle gesehen (**86%**), gefolgt von **riskantem Überholen (74%)** und **schlechtem Straßenzustand bzw. Verunreinigungen (74%)**. Rasante Fahrer messen zwar der Unfallursache "**Schnellfahren**" eine fast ebenso hohe Bedeutung zu (79%), dem **riskanten Überholen** allerdings eine deutlich geringere (rasante Fahrer: 57%, zurückhaltende Fahrer: 80%). Ansonsten sind sich die einzelnen Teilgruppen ziemlich einig.

66% sehen in **menschlichen Bedürfnissen, wie Imponiergehabe, "Zeigen was man kann"**, eine häufige Unfallursache, **55%** in **Schlechtwetter**, **37%** im **Fahren mit zu geringem Abstand (dichtes Auffahren)**, **28%** im **Fahren unter Alkoholeinfluß**, **24%** im **Fahren mit zu geringem Seitenabstand**, **21%** in der **Mißachtung von Vorrangregeln**, **13%** in **Schönwetter** und **13%** im **Fahren trotz Ermüdung**.

Die Motorradfahrer wurden auch nach den wichtigsten Ursachen von, **durch Autofahrer verursachten**, schweren Motorradunfällen gefragt:

95% nannten hier **Wahrnehmungsfehler** (*Übersehen der Motorräder, falsche Einschätzung der Geschwindigkeit von Motorrädern, etc.*), **84%** **riskantes Überholen** der Autofahrer, **80%** **Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit**, **79%** **Fahren unter Alkoholeinfluß**, **72%** **Mißachtung der Vorrangregeln**, **70%** **Fahren mit zu geringem Abstand (dichtes Auffahren)**, **60%** **Fahren trotz Ermüdung**, **51%** **menschliche Bedürfnisse, wie Imponiergehabe, "Zeigen was man kann"**, **49%** **Fahren mit zu geringem Seitenabstand (Kolonnen, beim Überholen)**.

 Angst vor Unfällen

58% der Motorradfahrer **haben öfters Angst, unschuldig in einen Unfall verwickelt zu werden**. Diese Angst ist bei Motorradfahrern signifikant stärker ausgeprägt als bei Autofahrern (40%).

21% sind der Meinung, **dass Unfälle Schicksal sind, das man kaum beeinflussen kann**. Bei Autofahrern ist dieser fatalistische Standpunkt deutlich häufiger vertreten (32%). Motorradfahrer sind also stärker der Meinung, ihr Schicksal selbst in der Hand zu haben (trotz Angst vor unschuldiger Unfallbeteiligung).

Nur 7% der Motorradfahrer haben beim Fahren **Angst davor, selbst einen Unfall zu verursachen**, bei Autofahrern liegt dieser Wert bei 17%.

83% der Motorradfahrer sehen *die Hauptgefahr von Unfällen jedenfalls im Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer.*

Rasante Fahrer haben praktisch überhaupt keine Angst davor, *selbst einen Unfall zu verursachen.* Das gleiche Ergebnis zeigt sich auch bei rasanten Autofahrern.

Subjektives Sicherheitsgefühl

78% der Motorradfahrer fühlen sich auf *Niederösterreichs Straßen* zumindest ziemlich sicher, auf *Überlandstraßen* zu **81%**, auf *Autobahnen* zu **62%**, in *Ortsdurchfahrten* zu **71%** und im *Wiener Stadtgebiet* zu **45%**.

Autofahrer fühlen sich insgesamt etwas sicherer: **85%** fühlen sich auf Österreichs Straßen zumindest ziemlich sicher, auf Überlandstraßen zu **63%**, auf Autobahnen zu **76%** und in den österreichischen Städten ebenfalls zu **76%**.

Bemerkenswert ist, dass sich das subjektive Sicherheitsgefühl auf den einzelnen Straßenarten bei Motorradfahrern praktisch umgekehrt proportional zur tatsächlichen Unfallgefahr (lt. Statistik) verhält.

Allgemeine Einstellungen zum Fahren und zum Fahrzeug

Den Statements zu den allgemeinen Einstellungen zum Fahren, zum Fahrzeug und zur Mobilität wird folgendermaßen zugestimmt:

85%: Der Sicherheitsabstand von zumindest 1,5 Sekunden (hinter PKW) muß auf der Autobahn unter allen Umständen eingehalten werden.

(Autofahrer: 91%)

81%: Ohne Motorrad würde mir ein wesentlicher Teil meines Lebens fehlen.

(Zurückhaltende Fahrer stimmen sogar etwas häufiger zu: 88%)

81%: Ich lege großen Wert darauf, dass mein Fahrzeug stets gut gepflegt ist.

("Unfallfahrer" stimmen signifikant häufiger zu: 89%)

(Autofahrer: 56%)

75%: Ich ärgere mich über Langsamfahrer häufiger als über Schnellfahrer. (Rasante

Fahrer stimmen signifikant häufiger zu: 85%, ebenso bis 25-jährige Fahrer: 84%)

(Autofahrer: 65%)

72%: Ich trinke niemals Alkohol, wenn ich nachher fahre. (Von rasanten Fahrern etwas

häufiger genannt: 79%. Bei Autofahrern zeigte sich, dass ausgerechnet rasante Fahrer auch häufiger bereit sind, alkoholisiert zu fahren - nicht so bei Motorradfahrern!)

(Autofahrer: 76%)

72%: Im Straßenverkehr erlebe ich häufig gefährliche Situationen.

(Autofahrer: 55%)

64%: Die meisten österr. Motorradfahrer sind gute Motorradfahrer. (Mit steigendem

Alter wird diesem Statement seltener zugestimmt: über 35-Jährige: 52%, Frauen stimmen häufiger zu: 81%)

(Autofahrer: 59%)

61%: Ich finde manche Verkehrsregeln für Motorradfahrer diskriminierend (z.B.:

Überholverbot von mehrspurigen KFZ). ("Unfallfahrer" stimmen signifikant häufiger zu: 79%)

60%: Die meisten meiner Freunde/Bekanntes besitzen schnelle Motorräder. ("Unfallfahrer" stimmen etwas häufiger zu: 66%, ebenso rasante Fahrer: 63%)

56%: Autos sind eine starke Umweltbelastung. (Frauen und zurückhaltende Fahrer stimmen geringfügig häufiger zu: 64%)

(Autofahrer: 83%)

- 52%: Nur mit einem PS-starken Motorrad macht das Fahren wirklich Spaß.** (Rasante Fahrer stimmen signifikant häufiger zu: 71%, ebenso "Unfallfahrer": 62% und männliche Fahrer: 58% / weibliche Fahrer: 28%)
(Autofahrer: 36% bzgl. PS-starkem Fahrzeug)
- 49%: Flotte Autofahrer sind eine große Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer.** (Zurückhaltende Fahrer stimmen signifikant häufiger zu: 62%)
- 49%: Motorräder sind oft eine starke Lärmbelastung.** (Zurückhaltende und auch zügig-aktive Fahrer stimmen signifikant häufiger zu: 57%)
- 47%: Die meisten österreichischen PKW-Lenker sind gute Autofahrer.** (Zurückhaltende Fahrer stimmen signifikant häufiger zu: 61%)
(Autofahrer: 63%)
- 43%: Flotte Motorradfahrer sind eine große Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer.** (Zurückhaltende Fahrer stimmen signifikant häufiger zu: 61% / rasante Fahrer: 29%.)
- 31%: Penetranten Linksfahrern auf der Autobahn muß man knapp auffahren, sonst weichen sie nie aus.** (Rasante und zügig-aktive Fahrer stimmen signifikant häufiger zu: 38%) (Autofahrer: 22%)
- 27%: Ich fahre häufig mit dem Fahrrad.** (Weibliche Motorradfahrer stimmen signifikant häufiger zu: 38%)
(Autofahrer: 43%)
- 25%: Ich wurde in NÖ schon öfters wegen überhöhter Geschwindigkeit von der Exekutive angehalten.** ("Unfallfahrer" stimmen signifikant häufiger zu: 37%)
(Autofahrer: 18%, in Österreich)
- 25%: Mit einem kleinen, PS-schwachen Motorrad wird man von den anderen Fahrern einfach nicht respektiert.** (Rasante Fahrer und "Unfallfahrer" stimmen signifikant häufiger zu: 40%,)
(Autofahrer: 29% bzgl. PS-schwachem Fahrzeug)
- 17%: Ich benutze häufig öffentliche Verkehrsmittel.** (Rasante Fahrer nur 7%)
(Autofahrer: 39%)
- 15%: Motorräder sind eine starke Umweltbelastung.** (Rasante Fahrer stimmen etwas seltener zu: 8%, Frauen etwas häufiger: 26%)

Rasante Fahrer ärgern sich signifikant häufiger über Langsamfahrer, sind wesentlich häufiger der Meinung, dass Motorradfahren nur mit einer PS-starken Maschine Spaß macht, dass man mit einem kleineren, PS-schwachen Motorrad von anderen Fahrern nicht respektiert wird und dass man penetranten Linksfahrern auf der Autobahn knapp auffahren muß, da sie sonst nie ausweichen.

Wesentlich seltener sind sie der Meinung, dass flotte Motorrad- oder Autofahrer eine große Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer sind, dass Motorräder eine Lärmbelastung sind, dass die meisten österreichischen PKW-Lenker gute Fahrer sind und dass Autos und Motorräder eine starke Umweltbelastung sind.

Außerdem benützen die rasanten Fahrer deutlich seltener öffentliche Verkehrsmittel als zurückhaltende Fahrer (Motorradfahrer benützen öff. VM generell deutlich seltener als Autofahrer). Rasanter Motorradfahrer haben offenbar eine ganz *besonders starke Abneigung gegen öffentliche Verkehrsmittel und auch gegen die Beifahrerrolle.*

"Unfallfahrer" haben ähnliche Einstellungen wie rasante Fahrer. Besonders auffällig ist, dass sie signifikant höheren Wert darauf legen, dass ihr Fahrzeug stets gut gepflegt ist, dass manche Verkehrsregeln für Motorradfahrer diskriminierend sind, und dass man mit einem PS-schwachen Motorrad von den anderen Fahrern nicht respektiert wird. Unfallfahrer werden deutlich *öfter wegen überhöhter Geschwindigkeit angehalten* als unfallfreie Fahrer. Interessanterweise zeigte sich dieser Effekt bei den rasanten Fahrern im Vergleich mit den zurückhaltenden Fahrern nicht. Möglicherweise sind diejenigen Fahrer, die häufig zu schnell in Geschwindigkeitskontrollen "tappen" besonders unfallgefährdet oder die Exekutive hat hier das richtige Gespür und schnappt sich die tatsächlich gefährlichen/gefährdeten Fahrer häufiger.

Bis 25-jährige Motorradfahrer ärgern sich häufiger über Langsamfahrer und halten die österreichischen Motorradfahrer deutlich häufiger für gute Fahrer. Mit zunehmendem Alter sind die Motorradfahrer vom Fahrkönnen der anderen Biker immer weniger überzeugt. Ansonsten sind überraschend wenig Einstellungsunterschiede zwischen den Altersgruppen festzustellen.

Weibliche Motorradfahrer sind vom Fahrkönnen der anderen Biker deutlich mehr überzeugt als männliche Fahrer und halten sowohl Autos als auch Motorräder häufiger für eine Umweltbelastung.

Deutlich seltener sind Frauen der Meinung, dass Motorradfahren nur mit einer PS-starken Maschine Spaß macht und dass man mit einem kleineren PS-schwachen Motorrad nicht respektiert wird (jeweils nur ca. halb so häufig genannt als von Männern).

Einstellung zur Exekutive

82% der Motorradfahrer sind der Meinung, dass sich die Beamten in NÖ bei Anhaltungen wegen überhöhter Geschwindigkeit im Allgemeinen sehr korrekt verhalten.

80% finden, dass das Verhältnis der "Weissen Mäuse" zu den Motorradfahrern eigentlich ganz gut ist.

60% würden es durchaus begrüßen, wenn die Beamten bei Anhaltungen zu einem kurzen (5- bis 15-minütigem) Gespräch bereit wären.

55% würden es gut finden, wenn die Beamten bei Anhaltungen auch begründen, warum ausgerechnet an dieser Stelle Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

Zwischen den einzelnen Teilgruppen zeigen sich keinen nennenswerten Unterschiede.

Motorradlärm

Bereits bei den Motiven des Motorradfahrens zeigte sich, dass der **unverwechselbare Sound** für **77%** der Motorradfahrer wichtig ist.

Zwar sind sich die Motorradfahrer des Lärmproblems bewußt: **65%** stimmen dem Statement "**Die hohe Lautstärke mancher Motorräder hat bereits zu mehreren Straßensperren für Motorräder geführt**" zu, gleichzeitig sind aber **67%** der Motorradfahrer der Meinung, dass das Lärmproblem übertrieben wird ("An den paar schönen Wochenenden werden die Anrainer wohl damit leben können").

54% schlagen eine **Kampagne** vor, um laute Motorradfahrer um Rücksicht zu bitten (Motto: "Einige wenige schaden uns allen").

41% meinen, dass **Lärmsünder zur Fahrzeugüberprüfung vorgeladen werden** sollten, **37%** meinen, dass **mehr Lärmmessungen bzw. Kontrollen mit Lärmmessungen** durchgeführt werden sollten

34% empfinden **lautes Motorradfahren als unfair**

29% meinen, dass sie **durch laute Motorräder Nachteile** haben und

19% sind dafür, dass Lärmsündern **an Ort und Stelle das Kennzeichen entzogen** werden sollte.

Über 35-jährige Motorradfahrer stimmen allen Argumenten zur Lärmreduktion signifikant häufiger zu, ansonsten zeigen sich kaum Unterschiede zwischen den Teilgruppen.

Wichtigste Ansatzpunkte für Sicherheitsmaßnahmen

Gleich zu Beginn der Befragung (nach den Fragen zur Fahrzeugnutzung) wurden die Interviewpartner erstens nach konkreten, **für Motorradfahrer gefährlichen Stellen bzw. Strecken** gefragt und zweitens nach den wichtigsten **Ansatzpunkten für Sicherheitsmaßnahmen**.

Die Zusammenstellung der Gefahrenstellen befindet sich im Anhang des Berichtsbandes.

Wo soll nun nach Meinung der Motorradfahrer am vordringlichsten etwas getan werden?

63% der Motorradfahrer sind der Meinung, dass primär **im Bereich der Fahrbahnoberfläche** mit Sicherheitsmaßnahmen angesetzt werden sollte, (**rasante Fahrer: 68%**)

58% im Bereich "**Einstellungen von Autofahrern (mehr Rücksicht, etc.)**",

46% im Bereich "**Fahrkönnen von Motorradfahrern (Trainings, etc.)**", (**"Unfallfahrer": 32%**)

43% im Bereich "**Schutzeinrichtungen im Fahrbahnbereich (Leitplanken, etc.)**", (**rasante Fahrer: 52%**)

38% im Bereich "**Sicherheitsbewußtsein von Motorradfahrern**", (**rasante Fahrer: 28%, weibliche Fahrer: 48%**)

30% im Bereich "**Motivation zum Tragen von Schutzkleidung**",

29% im Bereich "**Fahrkönnen der Autofahrer**",

16% im Bereich "**Führerschein / Führerscheinprüfung**",

16% im Bereich "**Gefahrenhinweise, Warnschilder**", (**bis 25-Jährige: 35%**)

13% im Bereich "**Erste Hilfe-Ausbildung**",

Jeweils ca. **5%** meinen, dass man in den Bereichen "**Verkehrsüberwachung**", "**Sicherheit der Motorräder**", "**Qualität der Schutzkleidung**", "**Verkehrsregeln**" ansetzen sollte.

Bis 25-jährige Motorradfahrer sind deutlich häufiger der Meinung, dass *mehr bzw. bessere Gefahrenhinweise und Warnschilder* eine wichtige Sicherheitsmaßnahme wären.

Weibliche Motorradfahrer sind häufiger der Meinung, dass man in den Bereichen *Fahrkönnen der Motorradfahrer verbessern* und *Sicherheitsbewußtsein der Motorradfahrer verbessern* ansetzen sollte. Weniger überzeugt sind Frauen von der Wichtigkeit besserer Schutzeinrichtungen im Fahrbahnbereich.

Mopedfahrer sehen den höchsten Handlungsbedarf in den Bereichen "*Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche*" und "*Motivation zum Tragen von Schutzkleidung*".

Verbesserungen der Schutzeinrichtungen im Fahrbahnbereich sind für Mopedfahrer weniger relevant.

 Beurteilung der Wirksamkeit von Sicherheitsmaßnahmen

Insgesamt wird Maßnahmen, die eine **mangelnde Griffigkeit des Fahrbahnbelages verhindern**, die höchste Wirkung zugeschrieben. Dies erklärt sich auch dadurch, dass Motorradfahrer am ehesten dann Unsicherheitsgefühle empfinden, wenn eine ungünstige Fahrbahnbeschaffenheit Unruhe ins Fahrzeug bringt und damit die subjektiv empfundene Kontrollierbarkeit beeinträchtigt. Nicht alle Sicherheitsexperten sehen in der Optimierung der Fahrbahn eine effektive Sicherheitsmaßnahme (Ausbesserungen grober "Fallen" stehen natürlich außer Diskussion), da der theoretische Sicherheitsgewinn durch "Risiko-kompensation" wieder egalisiert (oder sogar überkompensiert) werden könnte. ("Wenn man sich darauf verlassen kann, dass die Fahrbahn überall perfekt griffig ist, kann man natürlich schneller fahren...").

- 96% halten *Bodenmarkierungen aus - auch bei Nässe - rutschfesterem Material* für eine wirksame Sicherheitsmaßnahme,
- 95% die *schnellere Entfernung des Rollsplitts im Frühjahr*,
- 93% *Straßenausbesserungen mit rutschfestem Material (ähnliche Rutschfestigkeit wie der Straßenbelag) statt Bitumen*,
- 89% die *Ausbesserung von Spurrillen (durch Schwerverkehr, etc.) im Asphalt*,
- 87% die *Vermeidung von Ausbesserungs- und Bodenmarkierungsunebenheiten*,
- 81% die *Vermeidung von geschotterten Straßenbanketten*,
- 78% *Maßnahmen gegen Dieselspuren auf der Fahrbahn (konstruktive Maßnahmen an LKW-Tanks, mehr Kontrollen bezüglich Dieseldichtheit, etc.)*.

Gleich hinter den "Griffigkeitsmaßnahmen" rangieren die Maßnahmen zur *Entschärfung gefährlicher Leitschienen, Fahrtrainings, Warnschilder und Bewußtseinsbildung*.

- 87% halten *Warnschilder vor wirklich gefährlichen Straßenabschnitten / Kurven* für eine wirksame Sicherheitsmaßnahme,
- 84% *Doppelleitschienen (Verhinderung des Durchrutschens)*,
- 84% *Preiswerte Fahr- und Perfektionstrainings in Wohnnähe*, 48% würden dafür einen Preis von ÖS 501-1.000 akzeptieren, 36% bis ÖS 500 und 16% auch über ÖS 1.000. Im Durchschnitt ergibt sich eine **akzeptierte Preisobergrenze von ÖS 954.-**
- 84% *Dauerhafte Ummantelungen der Leitschienensteher (Protektoren)*,
- 77% *Schaffung der Möglichkeit für Motorradclubs oder -initiativen, eigene Warnschilder vor gefährlichen Stellen anbringen zu können*,
- 77% *Kampagne zur Bewußtmachung der besonderen Gefahren des Motorradfahrens (häufige Unfallursachen, häufige Fahrfehler, etc.)*, (**rasante Fahrer: 67%**)
- 76% *Verpflichtung der Händler, jedem Motorradkäufer einen Gutschein für ein Fahrtraining auszuhändigen*,
- 74% *Kostengünstige Möglichkeit der Nutzung eines ausreichend großen Rundkurses in Wohnnähe (auch zum "Austoben")*, (**rasante Fahrer: 88%**)
- 75% *Infobroschüre für Fahrtrainings für jeden Führerscheinneuling*,
- 74% *Kampagne zur Verbesserung des Klimas zwischen Motorradfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern (Abbau von Vorurteilen, etc.)*, (**bis 25-Jährige: 62%**)
- 69% *Abrundung oder Abschrägung von Randsteinen (Ortsgebiet, Brücken, ..)*,
- 68% *Mehr Sicherheitsinitiativen von Motorradclubs, /-vereinigungen*,
- 56% *Mehr Sicherheitsorientierung in den Motorrad-Fachzeitschriften*, (**rasante Fahrer: 43%**)
- 54% *Mehr Sicherheitsorientierung in der Motorradwerbung*, (**rasante Fahrer: 34%**)
- 47% *Kampagne, die Lust auf genußvolles, souveränes Cruisen oder Tourenfahren macht - verstärkte Bewerbung entsprechender Bikes*, (**rasante Fahrer: 33%**)
- 47% *Gänzliche Entfernung vieler Leitschienen*.

Im nächsten Block der als wirksam eingestufte Maßnahmen finden sich die Bereiche "Schutzkleidung" und "Führerschein".

- 65% Kampagne zum Tragen von Schutzkleidung + breite Information über das vielfältige Angebot an Schutzkleidung, (**Frauen: 74%**)
- 62% Strengere Vorschriften zum Tragen von Schutzkleidung generell, (**bis 25-Jährige: 81%, Frauen: 80%**)
- 57% Stufenführerschein für alle Motorradanfänger (unabhängig vom Alter, Leistungslimit 34 PS, etc. für 2 Jahre), (**Frauen: 70%**)
- 52% Strengere Vorschriften zum Tragen von Schutzkleidung für größere Maschinen (z.B. ab 34 oder 50 PS). (**Frauen: 66%**)

Im letzten Block als wirksam eingestufte Sicherheitsmaßnahmen finden sich diverse Sanktionierungen, Verbote, Limitierungen, etc.

- 45% Mehr mobile Radarkontrollen (Radarpistolen), (**rasante Fahrer: 27%, Frauen: 56%**)
- 44% Mehr Motorrad-Zivilstreifen (mit Videokamera), (**rasante Fahrer: 27%, Frauen: 60%**)
- 44% Rückstufung extremer oder mehrfach auffälliger Schnellfahrer an den Anfang des Stufenführerscheines (34 PS-Limit, etc. für 2 Jahre), (**rasante Fahrer: 27%, Frauen: 62%**)
- 27% Verhinderung technischer Manipulationen am Motorrad, (**rasante Fahrer: 21%**)
- 23% Limitierung der Spitzengeschwindigkeit für Motorräder auf 180 km/h (unabhängig von der Motorleistung), (**rasante Fahrer: 18%**)
- 20% Androhung der Sperrung gefährlicher Strecken ab einer bestimmten Anzahl von Unfällen (z.B. nach dem 20. Unfall mit Verletzten in diesem Jahr),
- 18% Androhung der Sperrung gefährlicher Strecken ab einer bestimmten Anzahl (z.B. 100) deutlicher Geschwindigkeitsüberschreitungen,
- 14% Sperrung besonders gefährlicher Strecken für Motorräder,
- 6% Verbot von Tachos, die mehr als 130 km/h anzeigen können.

Außer den bereits angeführten Unterschieden, waren sich die einzelnen Teilgruppen bei der Beurteilung der Wirksamkeit der Sicherheitsmaßnahmen einig.

Präferierte Sicherheitsmaßnahmen - die 12 häufigsten Nennungen

Aus der sehr umfangreichen Maßnahmenliste wählten die Interviewpartner diejenigen Maßnahmen aus, die ihrer Meinung nach bald realisiert werden sollten. Bei dieser Fragestellung ergaben sich die gleichen Tendenzen wie bei der Maßnahmenbeurteilung nur in wesentlich polarisierterer Form.

An der Spitze der Prioritätenliste der Motorradfahrer stehen:

1. **Straßenausbesserungen mit rutschfestem Material (ähnliche Rutschfestigkeit wie der Straßenbelag) statt Bitumen (62%)**
2. **Schnellere Entfernung des Rollsplitts im Frühjahr (55%)**
3. **Bodenmarkierungen aus - auch bei Nässe - rutschfesterem Material (51%)**
4. **Dauerhafte Ummantelungen der Leitschienensteher (Protektoren) (38%)**

Weiters wurden ausgewählt:

- *Spurrillen im Asphalt ausbessern (22%)*
- *Preiswerte Fahr- & Perfektionstrainings in Wohnnähe (21%)*
- *Doppelleitschienen (19%)*
- *Warnschilder vor gefährlichen Straßenabschnitten (19%)*
- *Vermeidung von geschotterten Straßenbanketten (16%)*
- *Ausbesserungs- und Bodenmarkierungsunebenheiten vermeiden (14%)*
- *Kampagne zur Klimaverbesserung (12%)*
- *Kostengünstiger Rundkurs in Wohnnähe (11%)*
- *Gänzliche Entfernung vieler Leitschienen (10%)*

Rasante Fahrer fordern signifikant häufiger dauerhafte Ummantelungen der Leitschienensteher (rasante Fahrer: 53%, zügig-aktive: 40%, zurückhaltende: 24%) und auch die gänzliche Entfernung vieler Leitschienen (rasante: 18%, zurückhaltende: 3%), dafür seltener die Ausbesserung von Spurrillen im Asphalt (rasante: 8%, zurückhaltende: 27%) sowie Warnschilder vor gefährlichen Stellen (rasante: 3%, zügig-aktive: 28%, zurückhaltende: 21%) und die Vermeidung von Ausbesserungs- und Bodenmarkierungsunebenheiten (rasante: 6%, zurückhaltende: 24%).