



# Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer

**Strategieentwicklung auf Basis der  
Motiv- & Argumentationsforschung**

*Michael Praschl*



*Gefördert vom Land Niederösterreich  
aus den Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds*

*Wien / St. Pölten, Februar 2000*

## INHALT

<b>1. KURZBESCHREIBUNG DER STUDIE .....</b>	<b>3</b>
<b>2. KURZFASSUNG .....</b>	<b>5</b>
<b>3. AUSGANGSLAGE.....</b>	<b>19</b>
<b>4. MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS.....</b>	<b>21</b>
4.1. MOTIVE UND BEDÜRFNISSE.....	21
4.1.1. <i>Die Unterscheidung in zurückhaltende, zügig-aktive und rasante Fahrer .....</i>	<i>22</i>
4.1.2. <i>MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS - BEFRAGUNGSERGEBNISSE .....</i>	<i>23</i>
4.1.3. <i>EXKURS: Motive des Motorradfahrens - Literaturanalyse.....</i>	<i>31</i>
4.1.4. <i>Motive des Schnellfahrens .....</i>	<i>35</i>
4.1.5. <i>MOTIVE DES SCHNELLFAHRENS - BEFRAGUNGSERGEBNISSE.....</i>	<i>38</i>
4.1.6. <i>Gründe des Schnellfahrens - AUTOFAHRER .....</i>	<i>41</i>
4.1.7. <i>Vier Motivationsfelder des Schnellfahrens .....</i>	<i>43</i>
4.1.8. <i>Selbstbild – Unterschiede zwischen Unfallfahrern und unfallfreien Lenkern... ..</i>	<i>44</i>
<b>5. BEURTEILUNG VON SICHERHEITSMASSNAHMEN .....</b>	<b>45</b>
5.1.1. <i>Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahmen .....</i>	<i>45</i>
<b>6. LITERATURBEISPIELE .....</b>	<b>47</b>

# 1. Kurzbeschreibung der Studie

Thema:	Effektive Strategien zur Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich.
Finanzierung / Förderung:	Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds - Landesanteil Niederösterreich
Grundgesamtheit:	Motorradfahrer, die häufig in Niederösterreich unterwegs sind im Alter von <b>18 bis 60</b> Jahren. Für diese Gruppe der ambitionierten Motorradfahrer kann die Studie als repräsentativ angesehen werden.
Erhebungsgebiet:	Niederösterreich und Wien
Stichprobe:	<b>252 Motorradfahrer (2/3 in Niederösterreich, 1/3 in Wien)</b> Auswahl nach dem Quota-Verfahren + Zufallsauswahl (an stark befahrenen Strecken) + Befragungen in Motorradclubs.
Methodik:	persönliche, mündliche ("face to face") Interviews anhand eines großteils strukturierten Fragebogens (+ zahlreiche offene Fragen). Längere Fragebatterien mit Antwortskalen wurden unter Beisein des Interviewers vom Befragten selbst ausgefüllt. Dauer einer Befragung: 1 bis 1,5 Stunden!
Qualitätssicherung:	Namen und Adressen fast aller Interviewpartner sind bekannt. Die Interviews wurden zu fast 100% kontrolliert (telefonische Nachbefragung fast aller Interviewpartner).
Befragungszeitraum:	Mitte August bis Ende September 1999
Projektleiter:	Mag. Michael Praschl, Stättermayergasse 32/16, 1150 Wien

- Erhebungstatbestände:
- ◆ 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
  - ◆ Sozialstatistik

Alle in der Ergebnisdarstellung angeführten Unterschiede zwischen einzelnen Teilgruppen sind signifikant ( $\alpha < 0,05$ , T-Test bei Mittelwertvergleichen bei Normalverteilung, sonst U-Test bzw. Chi<sup>2</sup>-Test, Varianzanalyse, Diskriminanzanalyse zur Kontrolle von Inter- und Intragruppeneinflüssen)

## 2. Kurzfassung

**ride<sup>easy</sup>** 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.

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.

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

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 kommt in diesem Zusammenhang den Motiven zu, denen von rasanten Fahrern signifikant häufiger zugestimmt wurde (siehe fett gedruckte 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 steigen auch *die Faszination und das Interesse an der Technik der Maschine*. Gerade unter den Technikbegeisterten ist der Anteil an Unfällenkern 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 "fahrdynamischen 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 Ergebnissen einer parallel durchgeführten Autofahrerbefragung (PRASCHL 2000a; *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, das 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 umso 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):

- zügiger Einzelfahrer (17%)
- harter Raser (11%)
- freundlicher Komfortfahrer (18%)
- kooperativer Schnellfahrer (17%)
- erlebnisorientierter Komfortfahrer (16%)
- 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.*

---

### 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%).

---

### 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.

---

 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%)
- 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 Lärmbelästigung 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.

---

### 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**.

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:

- **Straßenbesserungen mit rutschfestem Material (ähnliche Rutschfestigkeit wie der Straßenbelag) statt Bitumen (62%)**
- **Schnellere Entfernung des Rollsplitts im Frühjahr (55%)**
- **Bodenmarkierungen aus - auch bei Nässe - rutschfesterem Material (51%)**
- **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%).

### 3. Ausgangslage

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 Motorradaufsassenden, wobei fast 100 Menschen getötet wurden. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das einen signifikanten Anstieg der Zahl der Unfallopfer um ca 15%. Die gleiche Steigerungsrage 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 Verletztanzahl 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 Unfalldrückgang 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 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 Unfällen verschont (ELLINGHAUS, D. / STEINBRECHER J. 1998).

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.

Im Rahmen eines Projektes des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (LINDNER / TRIMMEL 1998) wurden im Modellbezirk Lilienfeld - einer niederösterreichischen Motorradstrecke mit besonders hoher Unfallbelastung - die Motorradunfälle mit Personenschaden über einen Zeitraum von 5 Jahren genau analysiert. Die Studie erbrachte folgende Ergebnisse:

An Nachmittagen von 14.00 bis 16.00 und während der Abendverkehrsspitze von 16.00 bis 18.00 ereignen sich am häufigsten Motorradunfälle, wobei in diesen Zeiten Samstag und Sonntag besonders hervortreten. In den Nachtstunden von 22.00 bis 6.00 wurden keine (!) Motorradunfälle registriert. Mit Abstand die meisten Unfälle passieren an Samstagen und Sonntagen.

61% der Motorradunfälle in der Region Lilienfeld waren Alleinunfälle, 13% Gegenverkehrs-unfälle, 8% Unfälle im Bereich von Haus- und Grundstückszufahrten, jeweils 7% Auffahr-unfälle und Kreuzungsunfälle.

Am häufigsten wurden die Unfallumstände "Schleudern, Rutschen" (19%), "Sturz vom Fahrzeug" (17%), "Abkommen - rechts" (12%), "Abkommen links" (7%) und "jähes Abbremsen" (8%) konstatiert.

68% der Unfälle passierten in Kurvenbereichen.

Motorradunfälle – Todesopfer (aktualisiert April 2012)

	Ö ges	B	K	NÖ	OÖ	S	St	T	V	W
1992	80	3	10	13	12	12	11	11	6	2
1993	96	4	8	24	25	7	11	4	4	9
1994	94	6	4	24	19	11	14	13	1	2
1995	85	4	2	27	15	7	13	10	3	4
1996	84	2	14	28	5	5	15	10	4	1
1997	111	3	7	30	12	13	19	14	8	5
1998	87	3	4	20	24	6	20	5	2	3
1999	103	3	4	23	21	10	20	13	3	6
2000	112	2	9	32	16	11	23	9	7	3
2001	108	8	12	18	20	5	21	20	3	1
2002	89	3	9	16	12	7	16	20	1	5
2003	109	3	7	25	24	5	18	16	5	6
2004	98	4	8	24	19	9	13	12	5	4
2005	98	2	4	25	24	6	24	5	4	4
2006	96	1	9	22	19	6	16	15	4	4
2007	96	4	10	19	21	4	17	14	0	7
2008	92	2	13	18	14	7	15	13	5	3
2009	87	2	3	20	12	14	17	10	4	5
2010	68	2	8	19	13	4	10	7	1	4
2011	68	3	3	20	4	6	17	10	2	3

Kleinmotorrad + Leichtmotorrad + Motorrad (Quelle: Statistik Austria)

## 4. Motive des Motorradfahrens

### 4.1. Motive und Bedürfnisse

In allen Bereichen des Zusammenlebens geht es dem Menschen neben der Befriedigung seiner Grundbedürfnisse (Hunger, Durst, Schlaf, etc.) vor allem darum, **Anerkennung** zu finden, geachtet und respektiert zu werden (dazu gehört auch das Streben nach hohem Status und nach Macht), sein positives **Selbstwertgefühl** zu erhalten und zu verteidigen (dazu gehört das breite Spektrum der Selbstdarstellung), mit anderen zu **kommunizieren** und in Beziehung zu treten, **Zugehörigkeit** zu empfinden, ausreichend **gefordert** zu werden, um sich selbst und anderen seine Fähigkeiten und Fertigkeiten zu beweisen, im Leben **Orientierung** und Sinn zu finden und mit dem richtigen Maß an **Reizen** versorgt zu werden ("ausreichende Aktivierung", angenehme Gefühle, Spannung, "Thrill" erleben), um sich nicht zu langweilen.

Eine umfassende Motiv-Checklist befindet sich in PRASCHL 2000a: *Effektive Argumentation gegen Schnellfahren*. Eine Studie im Auftrag des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds.

Motivation besteht immer aus einem komplexen Bündel von Motiven, die wiederum kompliziert miteinander vernetzt und obendrein nur zu einem geringen Teil bekannt sind.

*"Ich könnte noch lange im großen Topf der Motive rühren und immer neue Einzelmotive herausziehen, kein Motiv bliebe unwidersprochen, obwohl alle irgendwann einmal gelten, aber eben nicht immer. Das Motiv schlechthin jedenfalls gibt es nicht, die Faszination des Motorrads und des Motorradfahrens lässt sich nur begreifen, wenn man mit den Ausgangsvorstellungen eines äußerst vielfältig flimmernden Motivbündels an diese Aufgabe herangeht. .... Vielleicht, so geht mir manchmal durch den Kopf, liegt die Faszination des Motorradfahrens gerade darin, dass wir so schwer erkennen können, was das Faszinierende ausmacht. Vielleicht gerade darin, dass sich die Ursachen der Faszination zu einem guten Teil im dunklen, sprachlosen Teil unserer Person verbergen."* (SPIEGEL 2000, S 204)

Außerdem werden die Motive des Motorradfahrens häufig mit den Motiven des schnellen Motorradfahrens gleichgesetzt. Obwohl Motorradfahren immer wesentlich mit fahrdynamischen Aspekten zusammenhängt, sollte man sich trotzdem bemühen, hier zu differenzieren. Aus diesem Grund werden die folgenden Ergebnisse zu den Motiven des Motorradfahrens zum Geschwindigkeitsverhalten in Beziehung gesetzt. D.h. es wird zwischen "zurückhaltenden", "zügig-aktiven" und "rasanten" Fahrern unterschieden. Diese Unterscheidung wird auch bei allen anderen Ergebnissen der Studie beibehalten.

#### 4.1.1. Die Unterscheidung in zurückhaltende, zügig-aktive und rasante Fahrer

Alle Ergebnisse werden für die drei folgenden Fahrstile getrennt dargestellt:

- **zurückhaltende**
- **zügig-aktive**
- **rasante Fahrer**

Vorweg: Nachdem "Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit" ("Schnellfahren") auch von den Motorradfahrern selbst als die häufigste Unfallursache angesehen wird und die Motive des Schnellfahrens ein zentraler Aspekt der Verkehrssicherheit sind, wurden alle Fragen dieser Studie jeweils getrennt nach "zurückhaltenden Fahrern", "zügig-aktiven Fahrern" und "rasanten Fahrern" ausgewertet. So ist es möglich, tief in die Seelen der Schnellfahrer zu blicken und hoffentlich daraus dann die richtigen Maßnahmen abzuleiten.

Die Einteilung in die 3 Fahrstile "zurückhaltend", "zügig-aktiv" und "rasant" wurde aufgrund einer Zusammenfassung der Selbsteinstufung des eigenen Fahrstils anhand einer 6-stufigen Skala getroffen.

FAHRSTILBESCHREIBUNG				
Welche der folgenden Bezeichnungen trifft am ehesten auf Ihren Fahrstil zu? Wählen Sie bitte aus den folgenden 6 Bezeichnung eine aus.	gesamt	zurückhaltende Fahrer	zügig-aktive Fahrer	rasante Fahrer
1. langsam und sehr vorsichtig	0,5%	1	0	0
2. zurückhaltend und risikovermeidend	14%	39	0	0
3. gleitend beherrscht	21%	60	0	0
4. eher zügig-aktiv	36%	0	100	0
5. sportlich-flott	26%	0	0	90
6. rasant	3%	0	0	10

1. **"zurückhaltende Fahrer": 35%** (Zusammenfassung der Skalenstufen 1 bis 3)
2. **"zügig-aktive Fahrer": 36%** (Skalenstufe 4)
3. **"rasante Fahrer": 29%** (Zusammenfassung der Skalenstufen 5 und 6)

Fahrstile von Motorrad- und Autofahrern im Vergleich:

	Motorradfahrer: Fahrstil mit dem Motorrad	Motorradfahrer: Fahrstil mit dem Auto	Autofahrer: Fahrstil mit dem Auto
1. langsam und sehr vorsichtig	0,5%	1%	1%
2. zurückhaltend und risikovermeidend	14%	13%	14%
3. gleitend beherrscht	21%	26%	27%
4. eher zügig-aktiv	36%	42%	46%
5. sportlich-flott	26%	17%	10%
6. rasant	3%	2%	2%

Unter den Motorradfahrern befinden sich signifikant mehr "sportlich-flotte" Fahrer (26%) als unter den Autofahrern (10%). Der Anteil der rasanten Fahrer ist bei Auto- und Motorradfahrern etwa gleich.

Sitzen die Motorradfahrer im Auto, unterscheiden sie sich kaum von den Nur-Autofahrern (der etwas höhere Anteil der "sportlich-flotten Fahrer" liegt primär im höheren Männeranteil in der Motorradstichprobe begründet).

---

#### 4.1.2. MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS - BEFRAGUNGSERGEBNISSE

---

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 kommt in diesem Zusammenhang den Motiven zu, denen von rasanten Fahrern signifikant häufiger zugestimmt wurde (siehe fett gedruckte 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; erst die über 35-Jährigen legen deutlich weniger Wert auf die Geräuschkulisse. Auch die weiblichen Biker sind vom Sound sehr angetan.
- **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 steigen auch *die Faszination und das Interesse an der Technik der Maschine*. Gerade unter den Technikbegeisterten ist der Anteil an Unfällenkern allerdings besonders hoch.
- **69%** kann das *Spüren der "Urgewalt" eines drehmomentstarken Ein- oder Zweizylinders* begeistern, **rasante Fahrer** signifikant häufiger.

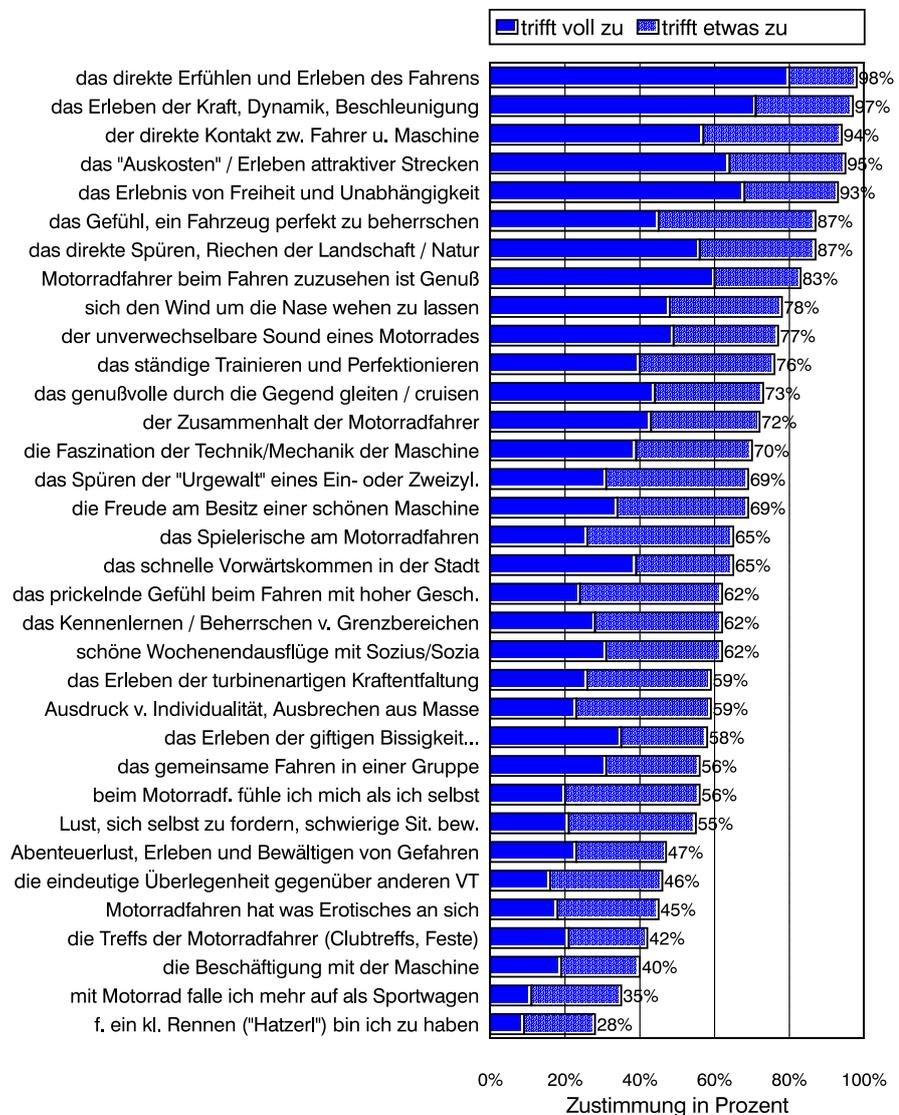
Weiters wurden noch die folgenden Motive genannt:

- *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%)*

MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS	
<i>Am Motorradfahren reizt mich besonders.....</i>	Zustimmung in Prozent
...das direkte Erfühlen und Erleben des Fahrens	98%
...das Spüren/Erleben der Kraft, Dynamik und Beschleunigung des Fahrzeuges	97%
...der direkte Kontakt zwischen Fahrer und Maschine ("Fast ein Verschmelzen von Fahrer und Maschine")	95%
...das "Auskosten", intensive Erleben attraktiver Strecken, lustvoller Kurvenkombinationen	94%
...das Erlebnis von Freiheit und Unabhängigkeit	93%
...Motorradfahren ist wesentlich anspruchsvoller und schwieriger als Autofahren	89%
...das Gefühl, ein Fahrzeug wirklich perfekt zu beherrschen ("im Griff zu haben")	87%
...das direkte Spüren, Riechen der Landschaft / Natur, etc.	87%
...einem guten Motorradfahrer beim Fahren zuzusehen ist ein Genuss (z.B. auf einer kurvigen Bergstrecke)	83%
...sich ganz einfach den Wind um die Nase wehen zu lassen	78%
...der unverwechselbare Sound eines Motorrades	77%
...das ständige Trainieren und Perfektionieren des Fahrkönnens	76%
...das genussvolle durch die Gegend gleiten / cruisen	73%
...der Zusammenhalt der Motorradfahrer ("Gemeinschaftsgefühl")	71%
...die Faszination der Technik / Mechanik der Maschine, Lust an der Technik, Präzision, Perfektion des Motorrades	70%
...das Spüren der "Urgewalt" eines drehmomentstarken Ein- oder Zweizylinders	69%
...die Freude am Besitz einer schönen Maschine ("Augenschmaus")	69%
...das Spielerische am Mot.fahren: 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%
...das Kennenlernen und Beherrschen von Grenzbereichen	62%
...die Möglichkeit, schöne Wochenendausflüge mit Sozios/Sozia zu unternehmen	61%
...das Erleben der turbinenartigen Kraftentfaltung eines modernen, geräuscharmen Hochleistungsmotors	59%
...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%
...das gemeinsame Fahren in einer Gruppe	56%
...beim Motorradfahren fühle ich mich am ehesten als ich selbst	56%
...die Lust, sich selbst zu fordern und schwierige Situationen zu bewältigen	55%
...die Abenteuerlust, das Erleben und Bewältigen von Gefahrensituationen (Adrenalinstoß, "Kick", Lust an der "kontrollierten Gefahr")	47%
...die eindeutige Überlegenheit gegenüber den meisten anderen Fahrzeuglenkern im Straßenverkehr	46%
...Motorradfahren hat irgendwie was Erotisches an sich	46%
...die Treffs der Motorradfahrer (Clubtreffs, Feste, etc.)	42%
...die Beschäftigung mit der Maschine (von Aufpolieren bis Tuning)	40%
...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%

# MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS

"Am Motorradfahren reizt mich besonders....."

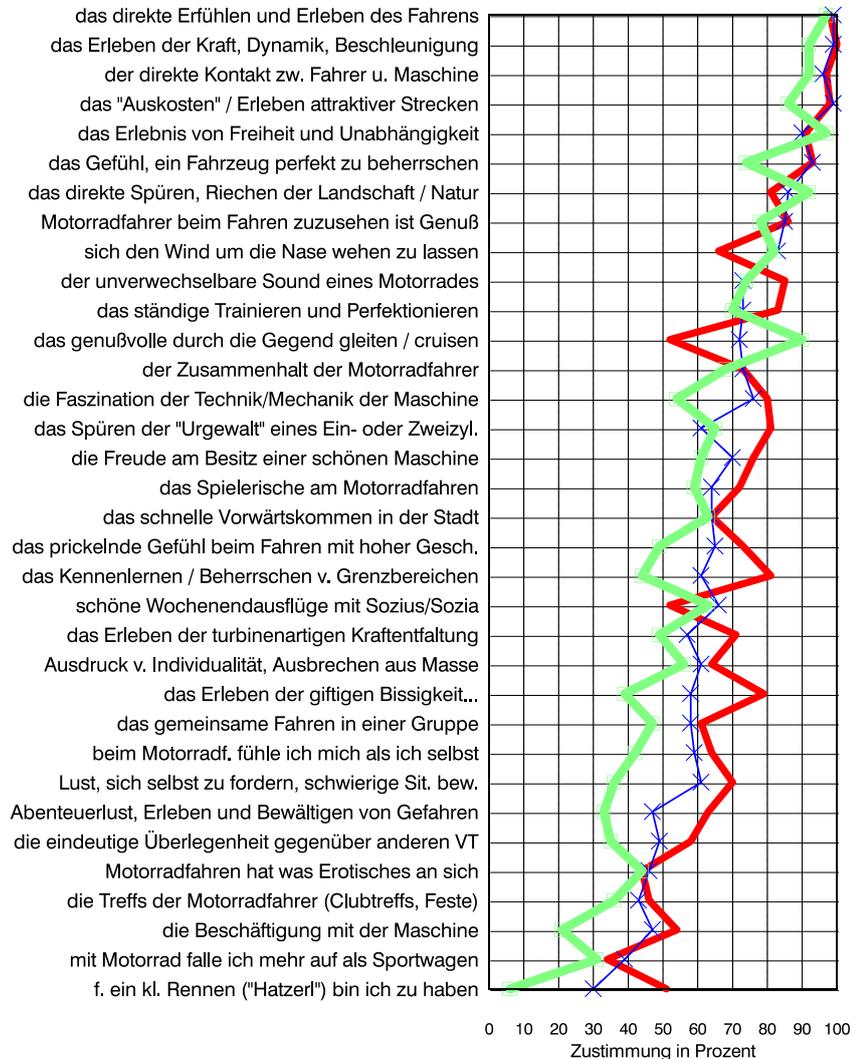


Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

Diese Grafik zeigt die Motive des Motorradfahrens nach Nennungshäufigkeit geordnet, wobei zusätzlich zwischen "trifft voll zu" und "trifft etwas zu"-Nennungen unterschieden werden kann. Würde man nur die "trifft voll zu"-Nennungen (linker Balkenteil) heranziehen, würde sich die Reihung etwas verschieben. Die Motive "Erlebnis von Freiheit und Unabhängigkeit", "Das direkte Spüren und Riechen der Landschaft / Natur", die "Ästhetik des Motorradfahrens" würden dann etwas an Bedeutung gewinnen.

## MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS nach Fahrstil

zurückhaltende Fahrer × zügig-aktive Fahrer rasante Fahrer



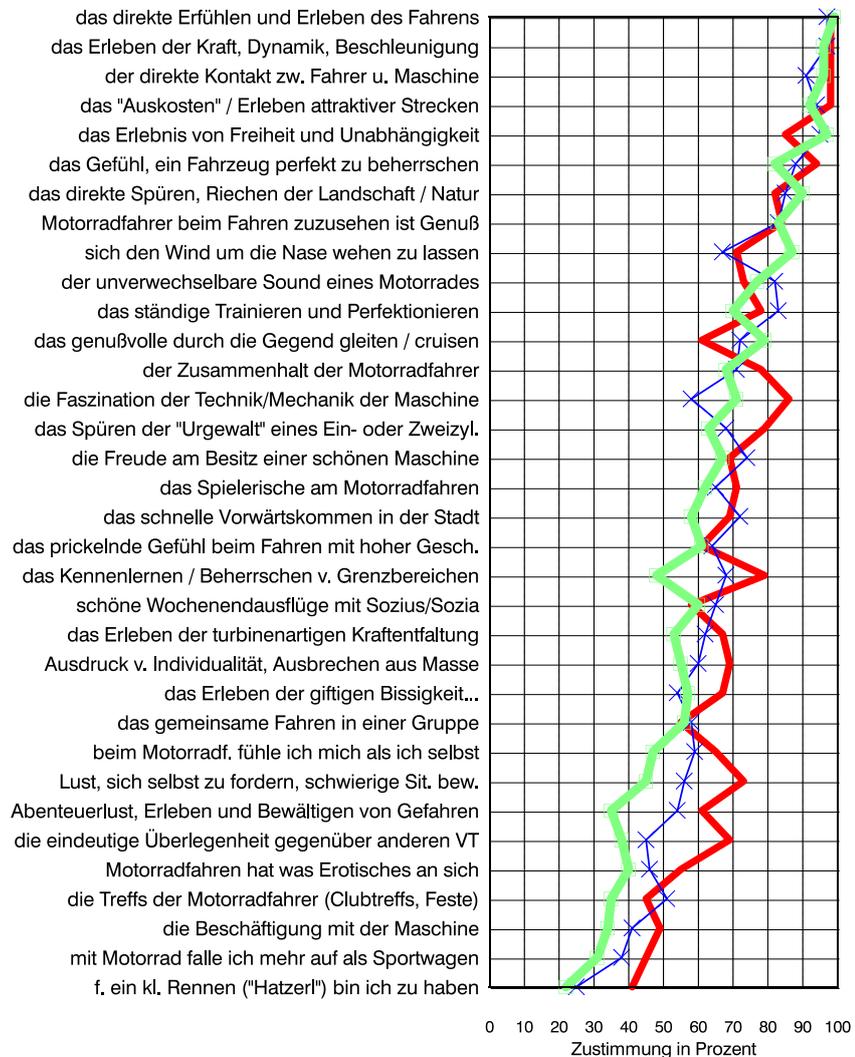
Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

**Rasante Fahrer** unterscheiden sich von zurückhaltenden Fahrern dadurch, dass bei ihnen die folgenden Motive signifikant stärker ausgeprägt sind:

- *"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 Fahrzeugenkern im Straßenverkehr"*
- *"Die Beschäftigung mit der Maschine"*
- *"Für ein kleines Rennen ("Hatzerl") auf einer verkehrsarmen Strecke bin ich immer zu haben"*
- *"Das prickelnde Gefühl beim Fahren mit hoher Geschwindigkeit"*

## MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS nach Unfallhäufigkeit

— unfallfreie Fahrer    × Fahrer mit 1 Unfall    — Fahrer mit mehreren Unfällen



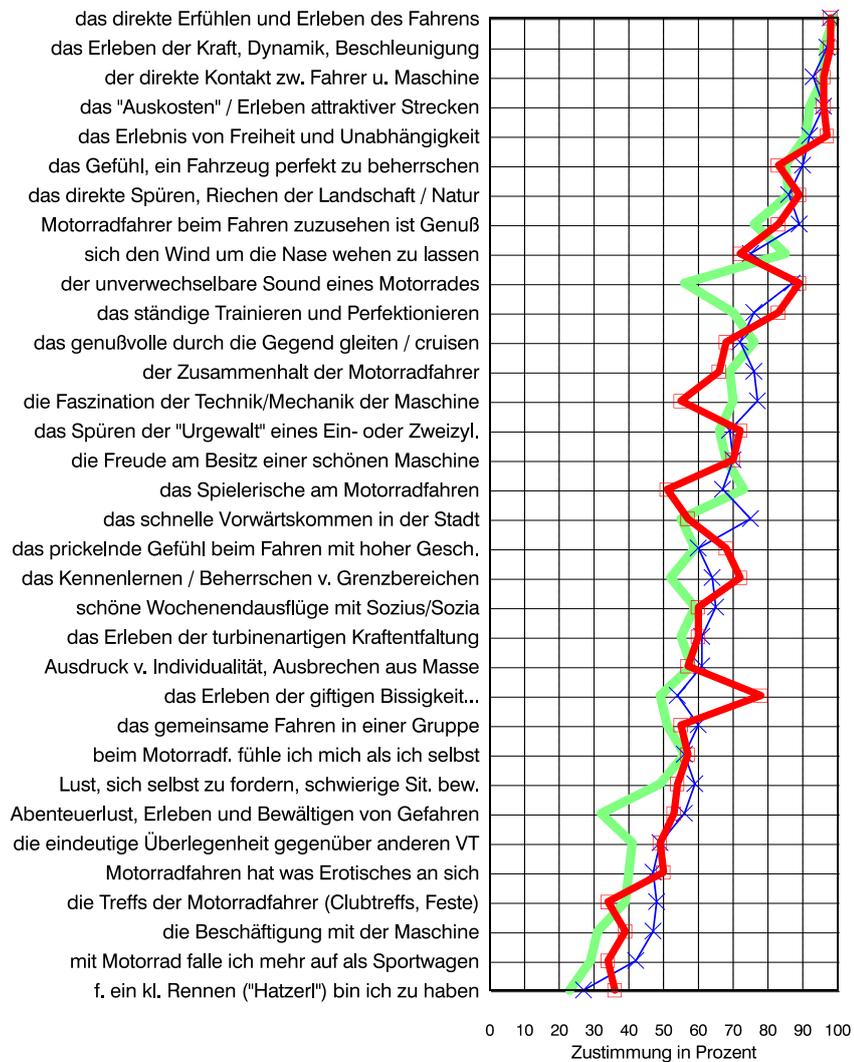
Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

Bei Motorradfahrern, die bereits mehrere schwere Unfälle hatten, sind die Motive ähnlich ausgeprägt, wie bei den rasanten Fahrern. Auch in diesem qualitativen Sinn 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 Fahrzeugkern im Straßenverkehr"

# MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS nach Alter

— bis 25 Jahre    × 26 bis 35 Jahre    — über 35 Jahre



Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

Insgesamt sind die altersmäßigen Unterschiede relativ gering. Bei den neun am häufigsten genannten Motiven zeigen sich praktisch überhaupt keine Unterschiede.

Für **jüngere Fahrer** sind der *unverwechselbare Sound des Motorrades* sowie die *Lust am Abenteuer und am Erprobungsverhalten (Grenzbereiche kennenlernen, etc.)* sowie insbesondere das *Erleben der giftigen Bissigkeit des Motors* signifikant reizvoller, das *Spielerische am Motorradfahren* hat für unter 25-Jährige hingegen weniger Relevanz.

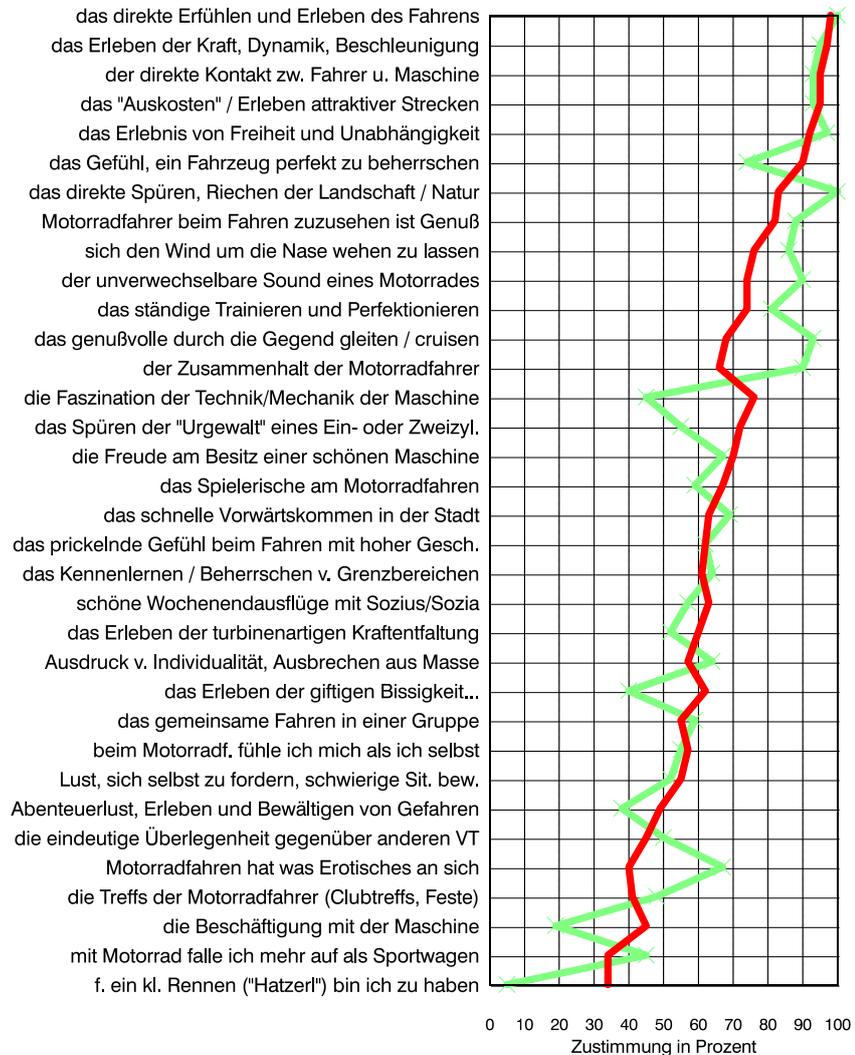
**Über 35-jährige Fahrer** legen deutlich weniger Wert auf einen *unverwechselbaren Sound der Maschine* und ebenso auf die *Abenteuerlust und das Erleben und Bewältigen von Gefahren*.

Die **mittlere Altersgruppe** (26 bis 35 Jahre) ist eher mit der jüngeren Gruppe vergleichbar, findet aber die *Technik / Mechanik der Maschine* reizvoller und auch das *schnelle Vorwärtskommen in der Stadt*.

Offenbar wird erst etwa ab dem 35. Lebensjahr die Einstellung zum Motorradfahren etwas "ruhiger".

# MOTIVE DES MOTORRADFAHRENS nach Geschlecht

— männlich — weiblich



Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

**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*.

---

#### 4.1.3. EXKURS: Motive des Motorradfahrens - Literaturanalyse

---

SCHULZ, GRESCH, KERWIEN (1991) beschreiben die Motivation des Motorradfahrens sehr anschaulich mit den folgenden 11 Faktoren:

"Es gibt unterschiedliche Gründe, warum junge Leute Motorrad fahren und welche Empfindungen sie dabei haben. Als Ergebnis der bisherigen Untersuchungen über psychologische Dispositionen beim Motorradfahren haben sich elf grundlegende motivationale Aspekte gezeigt:

**1) Eskapadismus:** Motorradfahren dient wesentlich der Befreiung, der Entspannung und dem Abschalten. Man will der alltäglichen Routine entkommen, Verantwortungen entfliehen, zur Ruhe kommen und Erholung finden. Dem entspricht das Bedürfnis der Selbstfindung.

**2) Hedonismus:** Positive Erlebnisse, Spaß und Freude können sich bis zu einer intensiven Lustempfindung steigern. Der Reiz der Erfahrung wird voll ausgenutzt.

**3) Fahrdynamische Motivation:** Unter dem Aspekt der Sportlichkeit geht ein besonderer Reiz vom Erleben von Geschwindigkeit und Beschleunigung sowie vom Durchfahren von Kurven in erheblichen Schräglagen aus. Diese Fahrerlebnisse werden bewusst gesucht.

**4) Kompetenzgewinn:** Bei sportlichen, physisch belastenden Freizeitbeschäftigungen werden Erfahrungen, Fertigkeiten und Fähigkeiten erworben, die das Selbstwertgefühl steigern. Das Meistern von Herausforderungen und Ausloten von Leistungsgrenzen bringen ein wiederholtes Erlebnis von Kompetenz. Eine optimale Balance zwischen Anforderungen und Kompetenz haben Zufriedenheit und ein Gefühl erlebter Mächtigkeit zur Folge.

*"Schau mal, was ich kann! Das Fahrzeug wird zum konsequenten Nachfolger von Dreirad und Roller, von kindlicher Autonomieentwicklung und dem Ausruf "Guckt mal, was ich kann!" Auf der Kippe, ob die Kurve noch genommen werden kann, bedeuten Bindungen und Perspektivlosigkeit nichts mehr, zählt nur noch der Moment, Sein oder Nicht-Sein und die Großartigkeit eigener Fertigkeiten."*  
(HILGERS 1992, S 25)

**5) Kontrollmotivation:** Die bewusst gesuchten Risiken des Motorradfahrens erfordern ein hohes Maß an fahrerischer und technischer Beherrschung der Situation. Das Gefühl "alles im Griff" zu haben, führt zum Aufgehen in der Fahrtätigkeit und zum vollen Genuss des Fahrerlebens. Es birgt aber auch die Gefahr, dass die Wahrnehmung von Risiken schwächer wird und man sich tendenziell überschätzt.

**6) Flusserleben:** Motorradfahren kann bei kompetenter Fahrzeugbeherrschung zu einem Erlebnis der Verschmelzung von Handlung und Bewusstsein führen. Dabei wird die Aufmerksamkeit auf ein begrenztes Feld konzentriert, das Selbst verliert an Bedeutung, der Fluss der Handlung wird durch nichts gestört, die vollständige Kontrolle über den Ablauf scheint gegeben, kurz: der Fahrer wird eins mit seiner Maschine.

*Als "Flow-Erlebnis" wird "das Aufgehen im Tun, jenseits von Angst und Langeweile, verbunden mit einem hohen und wunschlosen Wohlbefinden" bezeichnet, "ein Aufgehen im Fluss des Geschehens, eine gesteigerte Gegenwart, in der Subjekt und Umwelt verschmelzen. Thema sind Betätigungen, die nicht um eines außerhalb liegenden Zweckes, sondern um ihrer selbst willen betrieben werden, bzw. solches zweckhaftes Tun, in dessen Vollzug der äußerliche Zweck in den Hintergrund gegenüber der Lust am unmittelbar Geschehenen tritt. (Selbstversunkenheit, Selbstvergessenheit)"* (CSIKSZENTMIHALYI 1996)

**7) Sicherheitsmotivation:** Neben der Gefahrenbeherrschung durch kontrollierten Umgang mit der Technik kann der Wunsch entstehen, durch eigenes Verhalten ein weitgehendes Maß an Sicherheit zu erreichen. Dem dienen passive Schutzvorrichtungen und ein bewusst kooperativer Fahrstil. (SCHULZ, GRESCH, KERWIEN 1991)

**EXKURS: Warum gehen wir so bereitwillig hohe Risiken ein?**

Neben den Verdrängungsmechanismen sind noch einige weitere Faktoren dafür verantwortlich, dass beim Auto- und Motorradfahren zumeist ein viel zu hohes Risiko eingegangen wird:

- Es existieren sowohl biologische als auch starke psychologische und materielle Belohnungen für riskantes Verhalten!
- Risiko wird weder bei zweckorientierten noch bei aktivitätsorientierten Fahrten minimiert, sondern optimiert.
- Gefahren werden hauptsächlich unter dem Aspekt der Kontrollierbarkeit durch die eigene Person bewertet! Bereits die Illusion der Kontrolle beeinflusst das Risikoverhalten signifikant - auch wenn die Irrationalität bewusst ist!  
*Dieser Aspekt spielt für die Verkehrssicherheit eine erhebliche Rolle.  
Eine Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens und der - meist ohnehin schon zu hohen - Eigeneinschätzung des eigenen Fahrkönnens (d.h. der vermeintlichen Kontrollierbarkeit von Gefahren) ist der Verkehrssicherheit abträglich. Im Rahmen von Fahrtrainings (idealerweise auch bei der Fahrzeugkonstruktion und -werbung) muss dieser Aspekt ganz besonders berücksichtigt werden, um negative Auswirkungen im Sinne einer Risikokompensation zu vermeiden.*
- Emotionale Bewertung von "Gefährlichkeit" ist ziemlich unabhängig von kognitiven Einschätzungen von Gefahren und Unfallwahrscheinlichkeiten. (Im eigentlich sehr sicheren finsternen Wald empfindet man hundertfach höhere Ängste als im Straßenverkehr.)
- Schadensüberlegungen gehen in die Gefährlichkeitseinschätzung nur gering ein!  
Je schrecklicher die möglichen Folgen sind, desto (überproportional) mehr werden sie verdrängt und als Konsequenz evtl. sogar völlig irrelevant für das Verhalten ("Das darf sowieso nicht passieren.", "Daran möchte ich gar nicht denken.").  
Eine Geschichte, die ich in diesem Zusammenhang gelegentlich erzähle, ist die folgende:  
*Ein Bekannter erzählte mir, dass er auf dem Weg in die Sauna, bloßfüßig den Lift besteigen wollte. Er öffnete die Metalltüre zum Lift, deren Abstand zum Boden etwa 1,5cm beträgt. Jedenfalls war sein linker Fuß im Öffnungsbereich der Türe und so schabte er sich nicht nur ein Stück Haut weg, sondern der Zehennagel wurde praktisch nach hinten geklappt.* Diese unangenehme aber vergleichsweise harmlose Gegebenheit löst üblicherweise größeres emotionales Entsetzen aus, als z.B. eine Meldung, dass wieder drei Jugendliche bei einem Discounfall ums Leben gekommen sind, da sie viel leichter nachvollziehbar und damit auch viel relevanter für das eigene Verhalten ist. "Tödlich verunglücken" ist für sich persönlich nicht nachvollziehbar.
- Gefahren gehen nach Meinung der meisten Auto- und Motorradfahrer in erster Linie von äußeren Bedingungen und anderen Verkehrsteilnehmern aus. Nur 7% der Motorradfahrer haben beim Fahren öfters Angst, selbst einen Unfall zu verursachen. (siehe S 114).
- Gerade jugendliche (Motorrad-)Fahrer sehen im eigenen Verhalten kaum eine Gefahrenquelle (ältere, erfahrene Fahrer hingegen schon). (SCHULZ/KERWIEN 1990)
- Das Risikointegral bzw. die "unsinnige mittlere Lösung": Der Fahrer bildet eine Art Mittelwert aus der Schwere des möglichen Ereignisses (z.B.: Sturz durch einen in einer unübersichtlichen Kurve liegenden Baumstamm) und der (geringen) Wahrscheinlichkeit seines Eintretens. D.h. die übliche Reaktion ist, dass der Fahrer ein wenig langsamer fährt, weil da ein Hindernis sein könnte, aber bei weitem zu schnell für den Fall, dass da tatsächlich ein Hindernis liegt (SPIEGEL 2000).

Risiko bzw. die Fähigkeit, Risiken in Kauf zu nehmen und zu bewältigen sind gesellschaftlich hoch angesehene Werte ("Mut", "Abenteuer"). Risikovermeidung gilt zwar als vernünftig, ist aber häufig mit negativen Attributen belegt ("Feigling", "Hosenscheisser", „Warmduscher“ etc.). Risiko hat ein "cooles" Image, Sicherheit gilt als langweilig. Mit Sicherheit kann man niemanden beeindrucken, mit Risikobereitschaft sehr wohl. Diese gesellschaftliche Wertung ist sicher ein wichtiger Erklärungsansatz für unsere oft "irrationale" Risikobereitschaft.

**8) Risiko-Lust-Empfinden ("thrill"):** Bei Personen mit einer Disposition zur Suche nach ständig neuen Anreizen und Grenzerfahrungen ("sensation seeking") führt das Ausleben dieser Bedürfnisse zu Zuständen optimaler körperlicher Erregung. Motorradfahren bietet diesen Reiz vor allem bei schnellem, "sportlichem" Fahren.

*"Wo kann der heutige Mensch - in seiner geregelten normierten Umwelt - noch Abenteuer erleben? Wo sind Überraschungssituationen zu finden, welche bewältigt werden müssen? Wenigstens noch das soziale Feld "Verkehr" bietet Risikosituationen an. Unabwägbares droht. Es gilt, die Herausforderung anzunehmen, schlauer, tüchtiger zu sein als die anderen. Das in den Medien angekündigte Chaos muss und kann dank überdurchschnittlichem Fahrkönnen gemeistert werden." (HÜRLIMANN 1987)*

**9) Rivalismus:** Physisch anspruchsvolle Freizeittätigkeiten werden oft mit der Suche nach Anerkennung verbunden. Die Demonstration der eigenen Kompetenz wird im Wettstreit gesucht; entscheidend dabei ist, wer besser ist. Fahrer mit diesem Persönlichkeitsmerkmal neigen zu einem permanenten Durchsetzungsbedürfnis gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.

**10) Identifikation:** Die Suche nach Bestätigung über das Dazugehören zu einer Motorrad-Clique oder den Besitz einer "Maschine" gehört zu den besonders jugendspezifischen Kompensationsstrategien von Entwicklungskrisen.

**11) Soziale Bedürfnisse:** Ein Merkmal der "Motorrad-Kultur" ist das Zusammengehörigkeitsgefühl seiner Mitglieder. Trotz der zunehmenden Spezialisierung der Motorrad-Typen spielen innerhalb der einzelnen Teilgruppen Clubs und lockere Fahrgemeinschaften eine besondere Rolle." (SCHULZ, GRESCH, KERWIEN 1991)

SCHULZ, KERWIN, KOCH 1990 unterscheiden zwischen den folgenden Motivkategorien:

- **Positive Gefühle und Erlebnisse**

*Freude, Spaß am Fahren / Einfühlen in die Maschine / allgemein etwas erleben / Natur und Umwelt spüren / Wohlfühlen, gutes Lebensgefühl / Freiheitsgefühl / Entspannen und Abschalten / Erlebnis schönen Wetters / Verbundenheit mit der Maschine / im Fahren aufgehen / Abenteuer / Steigerung des Selbstwertgefühls / positive Anspannung / Individualismus, Selbstverwirklichung / Unabhängigkeit, Selbstständigkeit / Abreagieren.*

- **Fahrdynamik**

*Beweglichkeit und Gewandtheit / Spüren von Kraft und Beschleunigung / Spaß am Kurvenfahren / Fahrkomfort und Bequemlichkeit / Fahren von beschleunigungsstarken Motorrädern / ruhig und gemächlich fahren / schnelles Fahren / sportliches Fahren / Geschwindigkeitsrausch.*

- **Leistungsaspekte**

*Sichere Beherrschung der Maschine / Zunahme des Fahrkönnens / defensives Fahren / Ausprobieren, wie gut man Motorrad fahren kann / Bewältigung hoher Anforderungen / fahrtechnische Beherrschung der Maschine / Austesten der Grenzen / das eigene Können demonstrieren / Bewältigung gefährlicher Situationen / Aktivität, Anstrengung / Wettbewerb.*

- **Maschinenbezogene Aspekte**

*Langstreckentauglichkeit / Zuverlässigkeit / Aussehen der Maschine / Basteln und Schrauben / praktisch im Stadtverkehr / Leistung der Maschine / Sparsamkeit, niedrige Kosten / Service, Werkstattnähe.*

- **Soziale Aspekte**

*Gruppenfahrten / Kameradschaft / soziale Kontakte / Überlegenheit / Selbstwertsteigerung durch Motorradfahren / Anerkennung in der Gruppe.*

HAEBERLIN, STANGE, HENNING (1990) ermittelten sechs Dimensionen zur Beschreibung von Selbstkonzepten von Motorradfahrern sowie 5 Cluster (Segmente) als Ansatz für eine psychographische Segmentierung der Motorradfahrer:

Dimensionen des Selbstkonzeptes:

- Naturverbundenheit
- Sportlichkeit
- Risikofreude
- Individualität
- Geselligkeit
- Emotionalität

Cluster:

1. vorsichtig und alleine fahren
2. riskant fahren
3. in der Gruppe fahren
4. alleine fahren
5. emotionslos fahren

---

#### 4.1.4. Motive des Schnellfahrens

---

Anmerkung: Im Jänner 2000 wurde eine, ebenfalls vom österreichischen Verkehrssicherheitsfonds beauftragte Studie fertiggestellt, die sich primär mit den Motiven des Schnellfahrens sowie möglichen Gegenmaßnahmen befasst. Die Ergebnisse dieser Studie sind natürlich auch für die Motorradsicherheit relevant: PRASCHL, M. 2000a: *Effektive Argumentation gegen Schnellfahren - Motivanalyse, Argumentetest, Strategieentwicklung.*

##### ***Exkurs: Der "Raser" oder die endlose Diskussion um den Begriff "angepasste Geschwindigkeit"***

Sicheres Fahrverhalten besteht natürlich aus verschiedenen Dimensionen. Die Fahrgeschwindigkeit ist allerdings in der heute gegebenen Mobilitätssituation der wichtigste Sicherheits- bzw. Risikofaktor. Überhöhte Geschwindigkeit ist nicht nur die häufigste direkte Unfallursache, sondern spielt bei fast allen anderen Unfallursachen ebenfalls eine wichtige Rolle. Jedenfalls könnten durch keine (realistische) Maßnahme mehr Unfälle vermieden und mehr Leben gerettet werden, als durch eine deutliche Reduktion des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus bzw. des Geschwindigkeitsverhaltens der "Schnellfahrer".

Bei der Verwendung des Begriffs "Schnellfahrer" bzw. "Schnellfahren", "überhöhte Geschwindigkeit" oder gar "Raser" setzt üblicherweise eine emotionale Begriffsdiskussion ein, die für psychologisch hellhörige Personen sehr viel über die Diskussionsteilnehmer und deren Einstellungen verrät. In der Fachwelt hat sich der unglückliche Begriff "angepasste bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit" eingebürgert, der sowohl psychologisch ungünstig ist - niemand will "angepasst" sein - als auch für den einzelnen Lenker eigentlich völlig bedeutungslos, fast schon paradox ist, da praktisch **alle Lenker meinen, mit einer ihren Fähigkeiten und der gegebenen Situation angepassten Geschwindigkeit zu fahren.**

"Angepasst" ist z.B. in der Selbstbeschreibung (Selbstbild) ein besonders unbeliebtes Kriterium. Auch gibt es kein Vorbild oder Idol von Jugendlichen, das für seine "Angepastheit" bekannt ist. Am ehesten wird "angepasst" noch mit "Gehirnwäsche" assoziiert. Der Begriff "angepasste Geschwindigkeit" beinhaltet das Verständnis, dass "zu langsame Fahrer genauso an Unfällen schuld sind, wie zu schnelle Fahrer" und ist ein Zugeständnis an die Fahrzeuglobby, die es gar nicht gerne hört, dass es einen Zusammenhang zwischen hohen Fahrgeschwindigkeiten (oder gar schnellen Fahrzeugen) und dem Unfallgeschehen gibt.

Auch der "Schnellfahrer" empfindet seine Fahrgeschwindigkeit als richtig, weil er der Meinung ist, dass diese in der aktuellen Situation aufgrund seiner phänomenalen Fahrkünste angemessen ist.

Woran müsste nun die Geschwindigkeit angepasst sein? Beispielsweise an: *Straßenbeschaffenheit, Verkehrssituation, Witterung, Sicht, Fahrzeugeigenschaften, persönliche Fähigkeiten, Fähigkeit, die persönlichen Fähigkeiten richtig einzuschätzen, Fähigkeiten der anderen Verkehrsteilnehmer, subjektiv akzeptiertes Risiko, gesellschaftlich akzeptiertes Risiko und die damit verbundenen Wertvorstellungen, Fähigkeit Verhaltensfolgen abzuschätzen, Gefährdungspotenzial, Belästigungspotenzial, etc.*

Wenn z.B. die Wertvorstellung bestehen würde, dass unter keinen Umständen ein Unfall mit Todesfolge eintreten darf, wäre die "angepasste Geschwindigkeit" eine ganz andere, als unter den derzeitigen Wertvorstellungen.

*Alle Lenker - auch die Schnellfahrer - fahren stets mit subjektiv angepaßter Geschwindigkeit!*

So etwas wie "angepasste Geschwindigkeit" kann es nur geben....

...wenn ein akzeptiertes Risiko definiert wird,  
 ...wenn geklärt ist, welche möglichen Fehlverhaltensweisen und "unvorhersehbaren" Ereignisse d.h. welche Sicherheitsreserven einkalkuliert werden müssen. Hinzu kommt die Problematik des "Vertrauensgrundsatzes".  
 ...wenn die Lenker ihre Fähigkeiten richtig einschätzen könnten. (Das trifft kaum zu. Viele Lenker, vor allem jüngere Männer, halten sich für grandiose Fahrer.)  
 ...wenn die Lenker alle Umfeldbedingungen objektiv wahrnehmen könnten und deren Auswirkungen genau kennen würden.

Die Beurteilung einer Fahrgeschwindigkeit als "angepasst" hat also nur als Größe für Gutachter Bedeutung, die auf möglichst fundierter Basis - unter bestimmten Annahmen für gesellschaftlich akzeptiertes Risiko - für einzelne Straßenabschnitte, "angepasste Fahrgeschwindigkeiten" errechnen könnten.

## Schnellfahren

*Arbeitsdefinition für "Schnellfahren" bzw. "nicht angepasste Geschwindigkeit"*

"Schnellfahren" bzw. "überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit" wurde im Rahmen der Befragung (im Fragebogen) zur Klarstellung folgendermaßen definiert:

**"....Wir meinen damit eine Fahrgeschwindigkeit, die für die jeweilige Situation zu hoch ist, d.h. mit einem erhöhten Risiko verbunden ist (z.B.: schneller als "auf Sicht" fahren, keine adäquate Sicherheitsreserve berücksichtigen, etc.) oder die deutlich (10%-20%) über den erlaubten Limits liegt."**

Diese Definition wurde zuvor mit mehreren Experten (aus dem PKW- und Motorradbereich) diskutiert und als akzeptabler Arbeitskompromiss akzeptiert.

Im Fragebogen wurde dem Interviewten die Möglichkeit gegeben, den Begriff "Schnellfahren" anders zu definieren, falls ihnen die angebotene Definition nicht gefällt. Die Anmerkungen zu dieser Fragestellung können in folgende vier Grundtendenzen zusammengefasst werden:

#### AUTOFAHRER:

Gut 2/3 der befragten Autolenker waren mit der vorgeschlagenen Definition einigermaßen einverstanden. Die folgende Auflistung bezieht sich auf diejenigen Lenker, die zur Definition Anmerkungen notiert haben:

1. Schnellfahren wird als ein Fahren über die eigenen Verhältnisse definiert, wobei zumeist Attribute wie "*leichtsinnig*", "*unverantwortlich*", etc. Bestandteil der Neudefinition waren. Einige Nennungen enthalten auch den Hinweis, dass es überhöhte Geschwindigkeit auch unterhalb der Tempolimits geben kann und auch das Fahrkönnen eine Rolle spielt ("*Vermutlich fährt Niki Lauda sicherer als Pavarotti*"). Etwa die Hälfte aller Anmerkungen fallen in diese Kategorie.
2. Etwa 1/4 der Kommentare gehen in die Richtung, dass bereits geringere Limitüberschreitungen (auch schon weniger als 10% Überschreitung bzw. jede Limitüberschreitung) als Schnellfahren zu bezeichnen sind.
3. Etwa 1/8 der Anmerkungen gehen in die Richtung, dass man von Schnellfahren erst ab einer deutlich höheren Geschwindigkeit (50% über Limit, erst ab 180km/h) sprechen kann.

#### MOTORRADFAHRER:

Auch bei den Motorradfahrern waren etwa 2/3 mit der vorgeschlagenen Definition einigermaßen zufrieden. Die folgende Auflistung bezieht sich ebenfalls auf diejenigen Fahrer, die zur Definition Anmerkungen notiert haben:

Motorradfahrer beziehen in ihre Definition von "*Schnellfahren*" bzw. "*überhöhter Geschwindigkeit*" die Umfeld- bzw. Verkehrs- und Witterungsbedingungen stärker ein als Autofahrer, wobei nur ein verschwindend geringer Anteil schon bei geringeren als 10-20%igen Limitüberschreitungen von "Schnellfahren" spricht (bei den Autofahrern waren dies doch ca. 25%). Mehrheitlich sind Motorradfahrer der Meinung, dass bei günstigen Verhältnissen, wenig Verkehr und entsprechendem Können und Fahrzeug deutlich schneller gefahren werden kann. Motorradfahrer entkoppeln die Begriffe "*vorgeschriebene*" und "*angepasste*" Geschwindigkeit deutlich stärker als Autofahrer. (Zitat: "*Beim Motorradfahren ist es durch den direkten Straßenkontakt besser möglich, die Grenzen abzuschätzen*", "*Auf gerader Strecke sind oft auch 50-60% über dem Limit noch nicht überhöht*" oder der Extremfall: "*Wenn der Straßenverkehr es zulässt - so schnell es geht.*"). Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Bemerkung "*Beim Fahren auf der Bundesstraße mit 100 km/h läuft man Gefahr, von Autofahrern geschnitten oder mit geringem Seitenabstand überholt zu werden.*"

Mehrfach wurde von Motorradfahrern der Begriff "Sicherheitsreserve" in die Definition eingebaut.

Die Notwendigkeit einer solchen Sicherheitsreserve leuchtet den meisten Motorradfahrern ein. **Die Argumentation sollte also bei einer eventuellen Neuinterpretation dieser Sicherheitsreserve ansetzen** bzw. die Notwendigkeit eines möglichst großen Sicherheitspolsters verdeutlichen.

---

#### 4.1.5. MOTIVE DES SCHNELLFAHRENS - BEFRAGUNGSERGEBNISSE

---

Unabhängig vom eigenen Fahrstil wird "*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 das Fahrzeug zum Schnellfahren verleiten lassen!

Das Schnellfahrmotiv "*Ich fahre einfach ungern hinter anderen Fahrzeugen nach*" (**59%**) ist auch deswegen besonders interessant, da es erstens insgesamt sehr 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%)*

MOTIVE DES SCHNELLFAHRENS	
Gründe für Fahren mit höherer Geschwindigkeit...	Zustimmung in Prozent
Die hohe Leistung eines Fahrzeuges verleitet zu höherer Geschwindigkeit, die man ja problemlos erreichen kann.	71%
Gut ausgebaute Straßen verleiten zu hoher Geschwindigkeit. Manchmal sehe ich nicht ein, warum ich hier nicht schneller fahren soll.	69%
Man merkt die hohe Geschwindigkeit oft gar nicht, weil das Fahrzeug so ruhig und stabil fährt.	67%
Ich fahre einfach ungern hinter anderen Fahrzeugen nach.	59%
Hohe Geschwindigkeit vermittelt irgendwie ein Gefühl von Freiheit.	51%
Man lässt sich von anderen schnellen Fahrern mitreißen (z.B.: Anhängen an flotte Fahrer auf der Bundesstraße oder Autobahn).	47%
Manchmal wird man von anderen auch provoziert od. herausgefordert.	43%
Es macht Spaß, andere (z.B. Fahrer stärkerer Fahrzeuge) zu verblüffen, was man alles aus seinem Fahrzeug herausholen kann.	35%
Es gibt Situationen, da muss man anderen ganz einfach den Auspuff zeigen.	30%
Für mich gilt der Leitspruch "No risk no fun" (Ohne Risiko kein Vergnügen!).	25%
Man will doch aus der Masse der "angepassten" Fahrer herausstechen.	19%

### MOTIVE DES SCHNELLFAHRENS

"Gründe für Fahren mit höherer Geschwindigkeit..."



Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

In diesem Diagramm sind die Zustimmungswerte zusätzlich in die Skalenstufen "trifft voll zu" (linker Teil des Balkens) und "trifft etwas zu" (rechter Balkenteil) gegliedert.

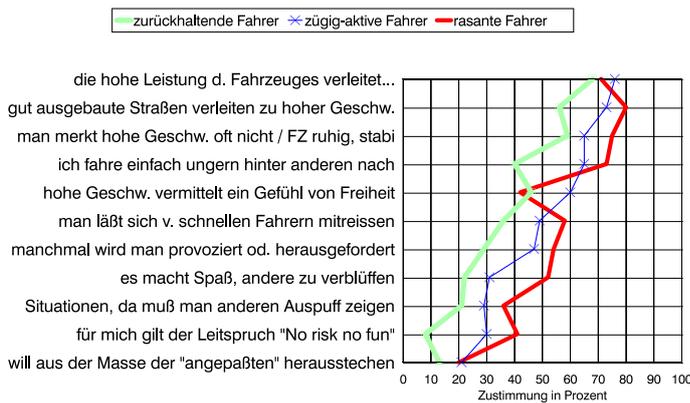
Fast alle Motive des Schnellfahrens werden von **rasanten** Fahrern häufiger genannt als von zügig-aktiven und zurückhaltenden Fahrern. Kaum Unterschiede zeigen sich bei "die hohe Leistung des Fahrzeuges verleitet zu höherer Geschwindigkeit" und bei "hohe Geschwindigkeit vermittelt ein Gefühl von Freiheit".

Die größten Differenzen zwischen zurückhaltenden und **rasanten** Fahrern zeigten sich bei den Motiven:

- "Ich fahre einfach ungern hinter anderen Fahrzeugen nach"
- "Manchmal wird man von anderen auch provoziert od. herausgefordert"
- "Es macht Spaß, andere (z.B. Fahrer stärkerer Fahrzeuge) zu verblüffen, was man alles aus seinem Fahrzeug herausholen kann"
- "Für mich gilt der Leitspruch "No risk no fun"

### MOTIVE DES SCHNELLFAHRENS

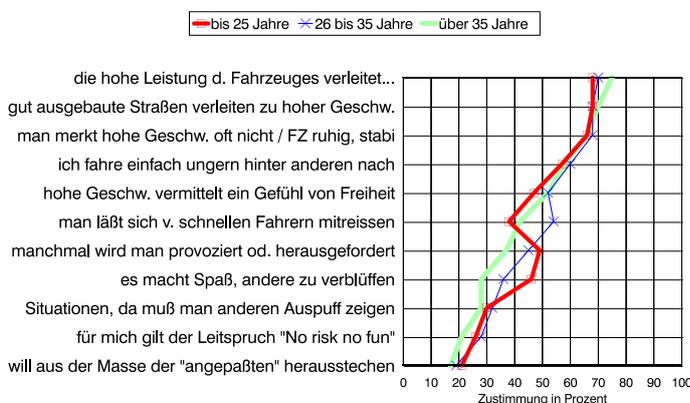
nach Fahrstil



Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

### MOTIVE DES SCHNELLFAHRENS

nach Alter



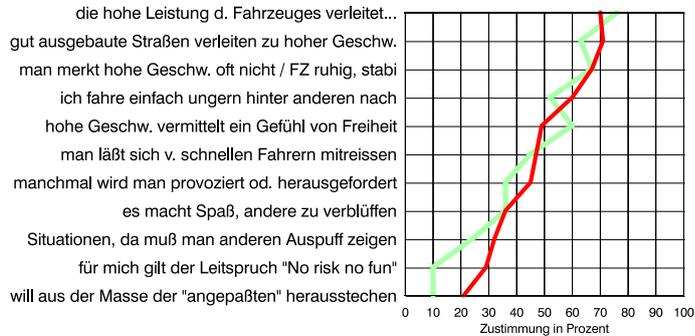
Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

Zwischen den Altersgruppen zeigen sich insgesamt wenig Unterschiede. **Bis 25-jährige** Fahrer lassen sich häufiger zum Schnellfahren provozieren oder herausfordern und es reizt sie deutlich mehr, andere zu verblüffen, was sie alles aus ihrem Fahrzeug herausholen können. Dieses Bedürfnis, sich mit anderen zu messen und sein Können zu demonstrieren ist für viele jugendliche Fahrer charakteristisch.

## MOTIVE DES SCHNELLFAHRENS

nach Geschlecht

— männlich — weiblich



Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

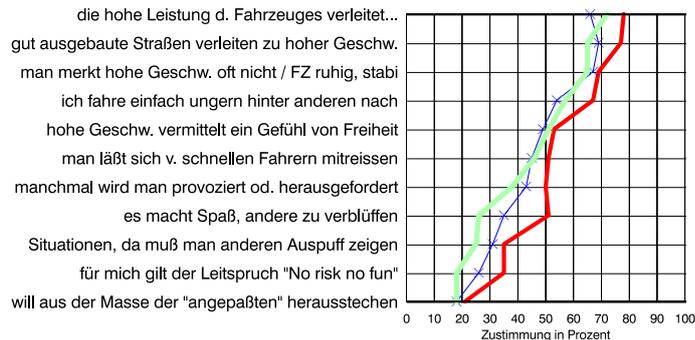
Die Emanzipation ist unter Motorradfahrern bereits weit fortgeschritten. **Frauen** unterscheiden sich in ihren Schnellfahr-motiven kaum von Männern.

Frauen haben etwas weniger Probleme damit, *hinter anderen nachzufahren* und lassen sich etwas weniger leicht zum *Schnellfahren provozieren oder herausfordern* und sie stimmen signifikant seltener dem Leitspruch "No risk no fun" zu.

## MOTIVE DES SCHNELLFAHRENS

nach Unfallhäufigkeit

— unfallfreie Fahrer — Fahrer mit 1 Unfall — Fahrer mit mehreren Unfällen



Grafik: Praschl - Mobilitätsforschung, Nov. 99, n=252 Motorradfahrer

Fahrer mit **bereits mehreren schweren Unfällen** stimmen allen Schnellfahr-motiven etwas häufiger zu. Ein wirklich auffälliger Unterschied zeigt 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.

Im Bedürfnis, *andere zu verblüffen bzw. zu beeindrucken* dürfte im Unfallgeschehen bei Motorradfahrern eine wichtige Rolle spielen.

Vergleich mit den  
Schnellfahrmotiven  
der Autofahrer.

#### 4.1.6. Gründe des Schnellfahrens - AUTOFAHRER

Die folgenden Ergebnisse stammen aus dem Projekt: PRASCHL, M. 2000a: *Effektive Argumentation gegen Schnellfahren - Motivanalyse, Argumentetest, Strategieentwicklung*

- ♦ **Eile wegen vorgegebener Termine** wird von den Autofahrern am häufigsten als Schnellfahrgrund genannt (82%), am häufigsten von den rasanten Fahrern (92%). Die hohe Gewichtung der Termine ist zum Teil natürlich eine klassische Rationalisierung, ein sozial akzeptierter Schnellfahrgrund, der auch häufig als Rechtfertigung bei Anhaltungen wegen Schnellfahrens durch die Exekutive genannt wird.

Besonders bemerkenswert ist die enorm hohe Gewichtung der Schnellfahr motive:

- ♦ **Man merkt die hohe Geschwindigkeit oft gar nicht, weil das Fahrzeug so ruhig auf der Straße liegt** (63%, rasante Fahrer: 84%)
- ♦ **Gut ausgebaute Straßen verleiten zu hoher Geschwindigkeit** (58%, rasante Fahrer 78%) und
- ♦ **Die hohe Leistung des Fahrzeuges verleitet zu höherer Geschwindigkeit, die man ja problemlos erreichen kann** (50%, rasante Fahrer 76%, unter 25-Jährige: 60%).

Diese drei Gründe werden insbesondere von rasanten Fahrern als sehr häufige Schnellfahrgründe genannt. Ein Ergebnis, das den Fahrzeugkonstruktoren und Straßenbauverantwortlichen zu denken geben sollte. Gerade von rasanteren Fahrern wird in Diskussionen oft bestritten, dass eine hohe Motorleistung negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. Weiters geben knapp 50% aller Lenker zu (bei zügig-aktiven und rasanten Fahrer sogar 60%), dass sie **häufig schneller unterwegs sind, als sie es für vernünftig halten**.

Speziell von rasanten Fahrern werden auch die folgenden Gründe häufig genannt. Bei den unterstrichenen Aussagen liegen besonders hohe Distanzen zu den zurückhaltenden Fahrern vor. Diese Aussagen haben also eine besonders hohe Aussagekraft:

- ♦ **Man gewöhnt sich halt eine bestimmte Geschwindigkeit an.** (53%, rasante: 78%)
- ♦ **Ich fahre ungern hinter anderen Fahrzeugen nach.** (34%, rasante: 73% !)
- ♦ **Man braucht eine gewisse Geschwindigkeit, sonst langweilt man sich.** (27%, rasante: 70% !)
- ♦ **Ein flotter Fahrstil gehört einfach zu meinem Lebensstil.** (25%, rasante: 70% !)
- ♦ **Man will einfach rasch am Ziel sein (Ungeduld).** (39%, rasante: 70% !)
- ♦ **Es macht Spaß, die Kraft und Dynamik des Fahrzeuges zu spüren.** (36%, rasante: 68%)
- ♦ **Man lässt sich von anderen Fahrern mitreißen.** (36%, rasante: 62%)
- ♦ **Das Gefühl, das Fahrzeug wirklich perfekt zu beherrschen ("Im Griff zu haben") gibt mir sehr viel.** (36%, rasante: 59%)
- ♦ **Fahren mit hoher Geschwindigkeit ist ein angenehmes, prickelndes Gefühl, das man gerne auskostet.** (29%, rasante: 59% !)
- ♦ **Manche Strecken kann man nur mit höherer Geschwindigkeit richtig auskosten.** (24%, rasante: 59% !)
- ♦ **Mein Fahrzeug ist ganz einfach für höhere Geschwindigkeiten gebaut.** (22%, rasante: 58%).

Bei den **rationalen** Gründen (Termine, etc.) sind die Distanzen zwischen rasanten und zurückhaltenden Fahrern weniger groß, als bei den **emotionalen** Gründen.

Besonders stark unterscheiden sich rasante von zurückhaltenden Fahrern durch ihr **Wettbewerbs- bzw. Dominanzdenken** ("Fahre ungern hinter anderen nach."), durch ihre **Ungeduld** ("Brauche eine gewisse Geschwindigkeit, sonst langweile ich mich.", "Will einfach rasch am Ziel sein."), durch ihre **Identifikation mit einem rasanten Fahrstil** ("Ein flotter Fahrstil gehört einfach zu meinem Lebensstil"), sowie durch die allgemeine **Lust an der Dynamik rasanten Fahrens**.

*Vergleich mit den Schnellfahrmotiven der Autofahrer.*

**Jüngere Autofahrer** (bis 25 Jahre) gewichten fast alle Schnellfahrmotive etwas stärker als ältere Fahrer, signifikant häufiger gaben sie die folgenden Gründe an:

- ◆ Die hohe Leistung des Fahrzeuges verleitet zu höherer Geschwindigkeit.
- ◆ Eile wegen eigener Zeitplanung (Man kommt immer zu spät weg).
- ◆ Man wird von anderen Fahrern getrieben. Man will schließlich den zügigen Verkehrsfluss nicht behindern.
- ◆ Es macht Spaß, die Kraft, Dynamik und Beschleunigung des Fahrzeuges zu spüren.

Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern sind nur bei einigen Kriterien deutlich ausgeprägt:

- ◆ **Frauen** lassen sich weniger stark durch gut ausgebaute Straßen zu höherer Geschwindigkeit verleiten,
- ◆ haben weniger Probleme damit, hinter anderen Fahrzeugen nachzufahren,
- ◆ sind beim Fahren geduldiger und brauchen nur selten eine höhere Geschwindigkeit, um sich nicht zu langweilen.

Im Vergleich zu unfallfreien Lenkern stimmen **Lenker, die bereits öfters schwere Verkehrsunfälle hatten**, dem Schnellfahrgrund "*Ich fahre einfach ungern hinter anderen Fahrzeugen nach*" deutlich öfter zu. Dies ist offenbar eine Eigenschaft, durch die sich die Unfallgefährdung deutlich erhöht. Unfalllenker zeichnen sich außerdem durch **weniger Geduld** aus und dadurch, dass sie sich leichter zu höherer Geschwindigkeit **verleiten oder provozieren** lassen.

#### 4.1.7. Vier Motivationsfelder des Schnellfahrens

Im Rahmen der Studie PRASCHL 2000a: *Effektive Argumentation gegen Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit* wurde die folgende Matrix mit vier zentralen Motivationsfeldern des Schnellfahrens (bzw. auch des Auto- und Motorradfahrens generell) erstellt:

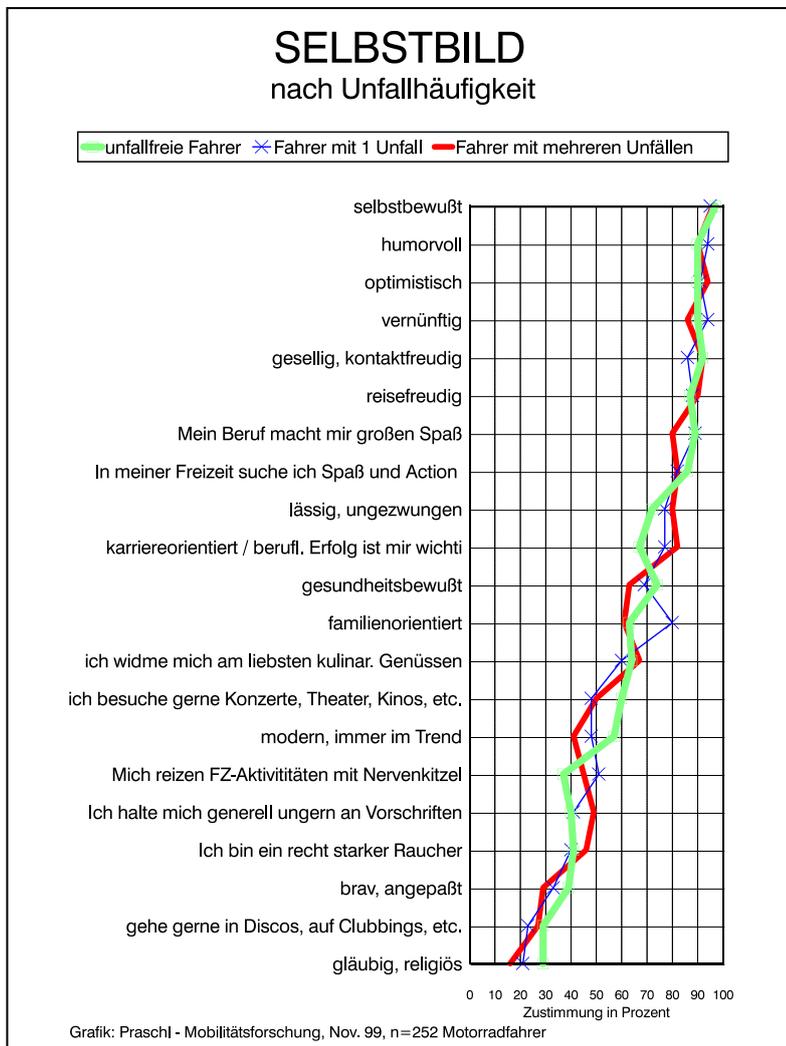
Neben "rationalen" Gründen, wie Termindruck bzw. die Einhaltung von geplanten Zeiten, dem nicht zu unterschätzenden Einfluss der "Verleitung" (durch das Fahrzeug oder die anderen Fahrer) sowie der Gewöhnung an die Geschwindigkeit, gibt es noch zahlreiche andere Motive des Schnellfahrens, die sich grob in die folgenden vier Felder einteilen lassen:

*Mit den vier Motivationsfeldern läßt sich bereits recht schlüssig erklären, warum Schnellfahren ein weit verbreitetes Phänomen ist.*

*"Ich will, dass die Sachen, die ich gut kann, hohe Bedeutung erlangen. Wenn ich nun z.B. die Fähigkeit habe (zu haben glaube), schnelle Kurven perfekt zu meistern, gelangt diese Fähigkeit mit zunehmender Geschwindigkeit zu höherer Bedeutung."*

Die vier Motivationsfelder des Schnellfahrens	
"ohne Publikum"	"mit Publikum"
<p><b>Lust, die eigenen Fähigkeiten und Fertigkeiten einzusetzen.</b> Freude an der Beherrschung einer (schwierigen) Tätigkeit. Lust sich selbst zu fordern. Freude daran, Aufgaben oder Gefahren gemeistert zu haben, bzw. meistern zu können (wichtig für die Pflege des Selbstwertgefühls). Häufige Erfolgserlebnisse können zur "Selbstverherrlichung" führen (Kommt bei Fahrzeuglenkern recht häufig vor.). Auch das kindliche und jugendliche Spielen bzw. <b>Erprobungsverhalten</b> gehört in diesen Bereich.</p>	<p><b>Bedürfnis nach Anerkennung, Status, Zugehörigkeit bzw. Überlegenheit und Macht.</b> Die Suche nach Anerkennung und Status erfolgt über zwei grundsätzliche Schienen: a) Zeigen, was man kann ("<b>Schau mal, was ich kann!</b>"). Eine Strategie, die Kleinkinder genauso verfolgen, wie Fahrzeuglenker. Beifahrerinnen von Sportwagenfahrern können davon ein Lied singen. b) Zeigen, was man hat bzw. ist. Dazu gehört die "<b>Welt der Statussymbole</b>", in der Kraftfahrzeuge eine bedeutende Rolle spielen.</p>
<p><b>Bedürfnis nach Erlebnis, Aktivierung, Nervenkitzel, "Thrill".</b> Vermeidung von (unerträglicher) Langeweile bzw. Reizarmut. Diese Reizlust ist individuell unterschiedlich ausgeprägt und kann auch suchtartige Dimensionen annehmen (Sucht nach dem "Adrenalinschub", dem "Kick"), die nach immer stärkeren Reizimpulsen verlangt.</p>	<p><b>Bedürfnis mit anderen zu kommunizieren und in Wettbewerb zu treten.</b> Sich mit anderen zu messen ist ein wichtiger Aspekt der Identitätsfindung. Gibt man zwei 5-jährigen Kindern Dreiräder, werden sie nach kurzer Zeit versuchen, möglichst schnell zu fahren und dabei in Wettbewerb treten. Viele - vor allem junge, männliche Auto- oder Motorradfahrer reagieren instinktiv oft genauso.</p>

#### 4.1.8. Selbstbild – Unterschiede zwischen Unfallfahrern und unfallfreien Lenkern



In den Selbstbildern von "Unfallfahrern" und unfallfreien Fahrern können kaum signifikante Unterschiede geortet werden, evtl. eine etwas *stärkere Karriere- und Leistungsorientierung* bei Unfallfahrern.

Bei **AUTOFAHRERN** zeigen sich hingegen deutlichere Unterschiede zwischen "Unfalllenkern" und unfallfreien Lenkern (aus PRASCHL 2000a):

**AUTOFAHRER mit bereits mehreren schweren Verkehrsunfällen** unterscheiden sich in mehreren Kriterien von unfallfreien Fahrern (Lenker mit bislang nur einem Unfall stimmen in ihrer Selbstbeschreibung fast gänzlich mit den unfallfreien Lenkern überein):

**Unfalllenker (Auto!)** stufen sich als signifikant *perfektionistischer* ein als unfallfreie Lenker. Möglicherweise bedingt das Streben nach Perfektionismus ein intensiveres Erprobungsverhalten (*Grenzen austesten*, etc.) und ist daher der Sicherheit abträglich. Deutlich häufiger stufen sich Unfalllenker als *hektisch, immer in Bewegung* ein als unfallfreie Fahrer. **Diese Hektik, verbunden mit Stress und Ungeduld ist offenbar bei Autofahrern eine zentrale Unfallursache.**

**Unfalllenker (Auto!)** legen signifikant weniger Gewicht auf: *gesundheitsbewusst, familienorientiert, modebewusst, modern, immer im Trend, Ausflüge ins Grüne, Sport, Fitness.*

Bei Motorradfahrern sind diese Unterschiede allerdings kaum feststellbar.

## 5. Beurteilung von Sicherheitsmaßnahmen

### 5.1.1. Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahmen

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 (Radar pistolen), (**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.

## 6. Literaturbeispiele

- BLIERSBACH, G. (1992), Zur Psychopathologie des Autofahrens. In: Politische Ökologie Nr. 29/30
- BLIERSBACH, G./DELLEN, R.G. (1981), Informationsverarbeitung und Einstellungen im Straßenverkehr, Bericht Nr. 54 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach
- BLY, P.H. (1994): A Review of Motorcycle Safety. In: U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION: 14th International Technical Conference on Enhanced Safety of Vehicles, München.
- BRENDICKE, R. (1993): Problemstrecken für Motorradfahrer - Ergebnisse eines interdisziplinären Forschungsprojekts. In: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (Hrsg.) (1993): Motorrad. Düsseldorf
- BRENDICKE, R. / FORKE, E. / SCHÄFER, D. (1994): Auswirkungen einer allgemeinen Tageslichtpflicht auf die Sicherheit der motorisierten Zweiräder. In: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (1994): Motorrad. Düsseldorf.
- BRENDICKE, Reiner (Hrsg.) (1991): Safty Enviroment Future. Forschungshefte Zweiradsicherheit Nr. 7, Inst. f. Zweiradsicherheit e. V., Bochum.
- BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (1994): Junge Fahrer und Fahrerinnen, Berichte der Bast, Mensch und Sicherheit Heft M 52, Bergisch Gladbach.
- CODE, K. (1995): Der richtige Dreh II (A Twist of the Wrist II). Die Grundlagen schnellen Motorradfahrens. Köln.
- COHEN, A. (1990): Fortschritte der Verkehrspsychologie 90. 30. bdp-Kongreß für Verkehrspsychologie und Fortbildungsveranstaltung. Sektion Verkehrspsychologie im Berufsverband deutscher Psychologen, Verlag TÜV Rheinland, Bonn, Verlag deutscher Psychologen, Köln.
- COHEN, A. / HIRSIG, R. (1991): Fortschritte der Verkehrspsychologie. 30. bdp-Kongreß für Verkehrspsychologie und Fortbildungsveranstaltung. Dt. Psychologen-Verlag, Rorschach.
- CSIKSZENTMIHALYI, M. (1996): Flow. Das Geheimnis des Glücks. 5. Auflage, Stuttg.
- EBERSPÄCHER, H. (1995): Realistische Selbsteinschätzung. In: Perfekt Motorradfahren. 3. Auflage, Stuttgart S 75ff
- EGGERS, R. / COMPES, P.C. (1991): Riskology of motorrcycle riding: Strategic aspects of risk analysis ans risk control. In: BRENDICKE, Reiner (Hrsg.) (1991): Safty Enviroment Future, Bochum.
- ELLINGHAUS, D. / STEINBRECHER J. (1998): Motorisierte Zweiräder. Uniroyal Verkehrsuntersuchung Nr. 23, Köln.
- GADATSCH, M / KLASSEN, G. (1990): Evaluation von Film- und Fernsehspots zur Verkehrssicherheit. In: COHEN, A. (1990): Fortschritte der Verkehrspsychologie '90. 30. bdp-Kongreß für Verkehrspsychologie und Fortbildungsveranstaltung
- GOSNELL, O. (1990): A Survey of Motorcyclists Attitudes to Selected Accident Conter-Measures. TRRL Contractor Report 193, Crowthorne, Berkshire.
- GRUNDTNER, H. (1990): Motorräder: Sutfenführerschein. Öffentliche Sicherheit 11/1990, S. 11-13.
- HAEBERLIN, F. / STANGE B. / HENNING U. (1990): Selbstkonzepte von Motorradfahrern. In: ZVS 36 (1990), S113ff
- HAGSTOTZ, W. (1990): Zur Typologie vo Motorradfahrern. In: KOCH, H. (Hrsg.) Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- HARTMANN, E. (1989): Vor-und Nachteile der retroflekierenden Kennzeichen. In: Zeitschrift für Verkehrsrecht 7-8/1989, S.199-200.
- HEBENSTREIT, B. (1995): Geschwindigkeit als Unfallursache - Geschwindigkeit aus physiologischer und psychologischer Sicht. In:DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT 1995: 33. deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg.

- HEYL, G. (1989): Fortschritte der Sicherheitstechnologie bei Motorradschutzkleidung am Beispiel des BMW-Protec-Anzugs und des BMW-Sicherheitshelm. In: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (Hrsg.): Motorrad.
- HOYOS, C. (1991): Welchen Nutzen haben Modelle des Verkehrsverhalten? In: COHEN, A. / HIRSIG, R. (1991): Fortschritte der Verkehrspsychologie, Rorschach.
- HUGUENIN, R. (1991): Résumé des Moderators. In: COHEN, A. / HIRSIG, R. (1991): Fortschritte der Verkehrspsychologie, Rorschach.
- HÜRLIMANN, F./ HEBENSTREIT, B. (1987): Verkehrssicherheit in der Praxis. Grundlagen - Realisierungen - Exemplarische Modelle. Huber, Stuttgart
- KERWIEN, H. / SCHULZ, U. / SORGENFREI, U. (1989): Situationale und altersspezifische Einflüsse auf die Risikobereitschaft von Motorradfahrern. In: PORSCHEN, K.M. / KROJ, G. (1988): Fortschritte der Verkehrspsychologie `88. KLEBELSBERG D. (1982), Verkehrspsychologie, Springer Verlag, Berlin, Heidelberg, New York
- KOCH, H. (1990): Der Einfluß des Stufenführerscheins auf das Unfallgeschehen 18-jähriger und 19-jähriger Motorradfahranfänger. In: KOCH, H. (Hrsg.) (1990) Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- KOCH, H. (1990): Die Lust am Motorrad. Fahrmotive und Erlebnisformen gestern und heute. In: KOCH, H. (Hrsg.) (1990): Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- KOCH, H. (1990): Sicher auf zwei Rädern. Vom Motorradboom zur Motorradsicherheit. Entwicklungen, Fakten, Hintergründe. Bundesminister für Verkehr, Bonn.
- KOCH, H. (1990): Über den Streit von Wissenschaft und Politik. Die Entstehung des Stufenführerscheins. In: KOCH, H. (Hrsg.) (1990): Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- KOCH, H. (1990) Motorradfahren. Faszination und Restriktion. Forschungsheft für Zweiradsicherheit Nr. 6, Institut für Zweiradsicherheit e.V, Bochum.
- KOCH, H. / SCHULZ, U. (1990): Was beeinflusst das Unfallgeschehen von Motorradfahrern ? Diskussion der Ergebnisse empirischer Studien und verkehrspädagogische Konsequenzen. In: KOCH, H. (Hrsg.) (1990) Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- KOCH; H. / HAGSTOTZ; W. (1990): Einflußfaktoren auf die Unfälle von Motorradfahrern. Empirische Überprüfung der Annahmen und Voraussetzungen eines Stufenführerscheinmodells. In: KOCH, H. (Hrsg.) (1990) Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT (1999), Born to ride - aber sicher! In: Freie Fahrt 7-8/1999, S 76
- LINDNER, H./TRIMMEL, P. (1998): Verkehrssicherheitsaktion für Motorradfahrer 1998. Modellbezirk Lilienfeld. Eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (Landesstelle Niederösterreich) gefördert vom Österr. Verkehrssicherheitsfonds - Landesanteil Niederösterreich.
- MARTIN, H.P. (1991): Fahr-Spaß und Fahr-Sicherheit - beides ist wichtig. Motorrad in Deutschland. Sicher unterwegs 5/91, Beilage Verkehrswacht aktiv, S. 31-38.
- MC PHERSON, K. / WINN G.L. (1992): Motorcycle-Course Beliefs: Myths or Facts. University researchers test commonly held beliefs about motorcycle-course students. In: Traffic Safety 7/1992.
- MOBIL UND SICHER (1997): Motorradfahren: Risiko und Lustgewinn. In: Mobil und sicher 2/1997, S.5.
- PORSCHEN, K.M. / KROJ, G. (1988): Fortschritte der Verkehrspsychologie 88. 29. Fortbildungsveranstaltung der Sektion Verkehrspsychologie im Berufsverband deutscher Psychologen e.V., Verlag TÜV Rheinland, Köln, Deutscher Psychologen-Verlag, Bonn.
- POWELL, M. (1997): Modelling the behaviour of motorcycles at traffic signals. In: Traffic Engineering + Control 10/1997, S. 521-528.
- PRÄCKEL, J. (1996): Bremsverhalten von Fahrern von Motorrädern mit und ohne ABS. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Fahrzeugtechnik Heft F 18, Bergisch Gladbach.

- PRASCHL, M. 2000a: Effektive Argumentation gegen Schnellfahren - Motivanalyse, Argumentetest, Strategieentwicklung. Eine Studie im Auftrag des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds.
- RAITHEL, J. (1998): Jugendliche motorisierte Zweiradfahrer. Die Prävention des riskanten Verkehrsverhaltens im Jugendalter verlangt neue Interventionskonzepte. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung 1/1998, S. 6-10.
- RAITHEL, J. (1998): Riskantes Verkehrsverhalten jugendlicher Motorzweiradfahrer. Befunde einer Pilotstudie. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4/1998, S. 146-150.
- RIEDEL, H. (1989): Der Stellenwert des Motorrades im Freizeitmarkt der Zukunft. In: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (Hrsg.) (1989): Motorrad
- RUPIETTA, J. (1990): Psychologische Hinderungsfaktoren beim Schutzkleidungstragen von Motorradfahrern. In: COHEN, A. (1990): Fortschritte der Verkehrspsychologie '90. 30. bdp-Kongreß für Verkehrspsychologie und Fortbildungsveranstaltung
- RUTTER, D.R. / QUINE, L. (1996): Age and experience in motorcycling safety. Accident Analysis and Prevention 1/1996, S.15-21.
- SCHÖNHAMMER, R. (1991), In Bewegung: zur Psychologie der Fortbewegung, München, Quintessenz Verlag
- SCHRÖDER, K.-J. (1996): Motorradunfälle durch nicht ausreichend befestigte Gepäckstücke. Polizei Verkehr + Technik 2/96, S.46.
- SCHULER, D. (1997): Sicherheitsmaßnahmen an Leitschranken zum Schutz der Motorradfahrer. In: Straße und Verkehr 7/1997, S. 310-316.
- SCHULZ, U. (1988): Risikoakzeptanz in Abhängigkeit von Anreiz und Gefährlichkeit der Situation am Beispiel von Motorradfahrern. In: PORSCHEN, K.M. / KROJ, G. (1988): Fortschritte der Verkehrspsychologie '88.
- SCHULZ, U. (1989): Risikoakzeptanz in Abhängigkeit von Anreiz und Gefährlichkeit der Situation am Beispiel Motorradfahren. Mensch-Fahrzeug-Umwelt Band 22, S. 245-271.
- SCHULZ, U. (1990): Verhalten von Motorradfahrern. In: KOCH, H. (Hrsg.) (1990) Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- SCHULZ, U. (1993): Freizeitmotivationen von Motorradfahrern und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2/1993, S.68-81.
- SCHULZ, U. (1994): Laut ist out? - Einstellungen von Motorradfahrern zum „Sound“ des Fahrzeugs. In: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (1994): Motorrad. Düsseldorf.
- SCHULZ, U. / HAGSTOTZ, W. (1993): Motorradfahrerinnen. In: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (Hrsg.): Motorrad. Düsseldorf
- SCHULZ, U. / KERWIEN, H. / HAASE, W. (1996): Was sagt das Fahrverhalten über die Psychologie der Fahrer aus? Sicherheitstrainings für Motorradfahrer. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2/1996, S.72-77.
- SCHULZ, U. / KERWIEN, H. / KOCH, H. (1989): Anreize des Motorradfahrens. Einschätzung durch Motorradfahrer. In: VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (Hrsg.): Motorrad, Darmstadt.
- SCHULZ, U. / KERWIEN, H. / KOCH, H. (1990): Motive des Motorradfahrens. In: KOCH, H. (Hrsg.) Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- SCHULZ, U., / KERWIEN, H. (1990): Risikowahrnehmung, Risikoeinschätzung und Risikobereitschaft junger Motorradfahrer. In: KOCH, H. (Hrsg.) Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- SCHULZ, U.: (1990): Zur Unfallverwicklung von Motorradfahranfängern. In: KOCH, H. (Hrsg.) Motorradfahren. Faszination und Restriktion, Bochum.
- SPIEGEL Bernt (2000): Die obere Hälfte des Motorrads, Motorbuch Verlag Pietsch, Stuttgart
- SUN; S.W. / KAHN, D.M. / SWAN, K.G. (1998): Lowering the legal blood alcohol level for motorcyclists. In: Accidents Analysis & Prevention 1/1998, S. 133-136.
- THÖLE, G. (1993): Luftobjekt. In: Motorrad 2/93, S. 174-175.
- TRAFFIC SAFETY (1992): Color California Riders Safer. The state's all-out motorcycle safety program break records. In: Traffic Safety 4/1992, S.17.
- TRÄNKLE, U. (1993): Die Beeinflussung des Verhaltens von Verkehrsteilnehmern durch Verbote. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 3/93, S.104-109.

- TRIMPOP, R. (1991): Risikomotivation und Fahrverhalten. In: COHEN, A. / HIRSIG, R. (1991): Fortschritte der Verkehrspsychologie, Rorschach.
- U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION: 14th International Technical Conference on Enhanced Safety of Vehicles. Technical Agenda, National Highway Traffic Safety Administration, Washington, D.C.
- VAVRYN, K. / KAUFMANN, P. (1992): Kurvenfahrlinien einspuriger Kraftfahrzeuge im öffentlichen Verkehr. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Abteilung Fahrausbildung und Kfz-Technik, Wien.
- VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (1994) (Hrsg.): Motorrad. 5. Fachtagung der VDI-Gesellschaft Fahrzeugtechnik. VDI-Berichte 1025, VDI-Verlag, Düsseldorf.
- VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (1994): Motorrad. 6. Fachtagung - Köln 4.-5.10.1994. VDI Berichte Nr. 1159, VDI-Verlag, Düsseldorf.
- VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE (Hrsg.) (1989): Motorrad. 3. Fachtagung. Tagungsbericht der VDI-Gesellschaft Fahrzeugtechnik, VDI Berichte 779, Darmstadt.
- ZELLMER, H. (1995): Prüfung von Trageeinrichtungen von Motorrad- und Fahrradhelmen. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1/95, S. 33-35.

Im Anhangband befindet sich eine **weiterführende Literaturliste**, die großteils der Homepage des DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) entnommen wurde:

<http://www.bg-dvr.de/>  
 Literatursuche: Suchbegriff "Motorrad"  
 Stichwortsuche: Suchbegriff "Motorrad"