

# NÖ-Motorradstudie Teil 1: Detailergebnisse

Befragung von 400 Motorrad- und 170 Autofahrern zu den Themen „Motorradsicherheit“ und „besseres Miteinander im Straßenverkehr“



Gefördert vom  
Land Niederösterreich  
aus den Mitteln des  
Verkehrssicherheitsfonds

Praschl – Motiv- & Mobilitätsforschung  
Mag. Michael Praschl  
Mag. Norman Schätz  
Stättermayergasse 32/16  
1150 Wien  
Tel.: 01 494 80 60

Wien, Oktober 2006

## INHALT

<b>VORWORT / EINLEITUNG</b> .....	<b>4</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DER STUDIE</b> .....	<b>6</b>
<b>ERGEBNISSE IM DETAIL</b> .....	<b>7</b>
<b>STICHPROBE</b> .....	7
<i>Eigener Fahrstil</i> .....	7
<b>FAHRER UND FAHRZEUG</b> .....	8
<i>Fahrleistungen (km pro Jahr)</i> .....	8
<i>Versicherungsart für das Motorrad</i> .....	9
<i>Zufriedenheit mit dem Motorrad</i> .....	9
<i>Fahrsicherheitstraining</i> .....	10
<i>Nutzung des Motorrades (Freizeit, Zweckfahrten)</i> .....	11
<i>Sicherheitsgefühl auf NÖ-Straßen</i> .....	12
<i>Vermutungen zu häufigen Unfallorten</i> .....	15
<i>Vermutungen zu Unfallbeteiligung und Unfallverschulden</i> .....	16
<i>Vermutungen zu Unfallursachen</i> .....	18
<b>EINSTELLUNG ZUM FAHREN</b> .....	19
<i>Einschätzung des Fahrkönnens von Motorrad- und Autofahrern</i> .....	19
<i>Ärger über Langsam- oder Schnellfahrer</i> .....	21
<i>Umweltbelastung durch Motorräder und Autos</i> .....	22
<i>Lärmbelastung durch Autos und Motorräder</i> .....	24
<i>Einstellung zum Motorradlärm</i> .....	26
<i>Klima zwischen Motorrad- und Autofahrern</i> .....	32
<i>Benachteiligung / Bevorzugung von Motorradfahrern</i> .....	34
<i>Licht am Tag</i> .....	35
<i>Häufigkeit gefährlicher Situationen</i> .....	36
<i>Häufigkeit von Anhaltungen wegen zu hohem Tempo</i> .....	37
<i>Wahrgenommene Häufigkeit von Verkehrskontrollen</i> .....	38
<i>Angst vor Unfällen</i> .....	39
<i>Anteil zu schneller Motorrad- und Autofahrer</i> .....	41
<i>Verleitung zum Schnellfahren durch gute Fahrbahn u. Rennstrecken</i> .....	43
<i>Gefahr durch Leistungsunterschied zwischen Motorrädern und Autos</i> .....	44
<i>Spritverbrauch von Motorrädern</i> .....	45
<i>Schutzkleidung (Motorrad) und Sicherheitsgurt (Auto)</i> .....	46
<i>Einhaltung von Tempolimits</i> .....	47
<i>Erwünschte Tempolimits</i> .....	49
<i>Fahren in Gruppen</i> .....	51
<i>Image der Motorradfahrer</i> .....	52
<b>BEURTEILUNG UND AKZEPTANZ VON SICHERHEITSMASSNAHMEN</b> .....	55
<i>Erhöhung der Fahrbahngriffigkeit</i> .....	57
<i>Vermeidung von Fahrbahnverunreinigungen</i> .....	57
<i>Mehr Geschwindigkeitskontrollen</i> .....	58
<i>Erhöhung von Strafen bei Verkehrsdelikten</i> .....	58
<i>Geschwindigkeitsbeschränkungen auf stark befahrenen Motorradstrecken</i> .....	59
<i>Motorrad-Fahrverbote auf Streckenabschnitten mit vielen Motorradunfällen</i> .....	59
<i>Strengere Vorschriften zum Tragen von Schutzkleidung</i> .....	60
<i>Schutz vor gefährlichen Leitschienen (Unterfahrschutz)</i> .....	60

## NÖ-Motorradstudie 2006 Detailergebnisse Teil 1

<i>Verbesserung der Fahrausbildung</i> .....	61
<i>Mehr Trainingsangebote für Motorradfahrer</i> .....	61
<i>Motorrad-Sicherheitskampagne (Gefahren bewusst machen)</i> .....	62
<i>Aufklärung bei Autofahrern über motorradtypisches Fahrverhalten</i> .....	62
<i>Mehr Sicherheitsorientierung in der Motorradwerbung</i> .....	63
<i>Weiterentwicklung sicherer Fahrzeugtechnik</i> .....	63
<b>„BIKERS PROJECT“-SICHERHEITSMASSNAHMEN</b> .....	64
<i>Bekanntheit und Bewertung der Bikers-Project-Sicherheitstafeln</i> .....	64
<i>Bekanntheit und Bewertung des Unterfahrschutzes</i> .....	65
<i>Bekanntheit und Bewertung der Sicherheitsinitiative „Bikers Project“</i> .....	66
<i>Wünsche der Motorradfahrer an Land NÖ (offene Frage)</i> .....	67
<b>TEST DER ENTWÜRFE FÜR SICHERHEITSTAFELN AM STRASSENRAND</b> .....	69

## Vorwort / Einleitung

### **Einleitung:**

Im Jahr 1999 wurde vom Land Niederösterreich mit der Durchführung einer großen Motorradsicherheitsstudie (*Praschl M: „ride easy – Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich“, gefördert von Verkehrssicherheitsfonds – Landesanteil NÖ*) der Grundstein für zahlreiche Motorradsicherheitsmaßnahmen gelegt, die in den letzten 5 Jahren realisiert werden konnten. Ein wesentlicher Bestandteil der damaligen Studie war eine ausführliche Befragung von 250 Motorradfahrern zu den Motiven des Motorradfahrens, zum eigenen Fahrverhalten, zu Einstellungen zur Mobilität und zu Sicherheitsmaßnahmen.

Im Jahr 2006 wurde nun wiederum eine Motorradfahrerbefragung durchgeführt, wobei einerseits interessierte, was sich so in den letzten 6 Jahren in den Meinungen und Einstellungen und auch im Fahrverhalten der Motorradfahrer geändert hat und andererseits wurden zwei Aspekte besonders beleuchtet:

- a) die Analyse selbst erlebter Unfälle aus Sicht der betroffenen Motorradfahrer
- b) das Miteinander von Motorrad- und Autofahrern im Straßenverkehr

Niederösterreichweit wurden 400 Motorradfahrer und 170 Autofahrer befragt, wobei sich aufschlussreiche Meinungen, Einschätzungen, Fehleinschätzungen und Vorurteile zeigten, denen durch gezielte Informationen und Kampagnen entgegengesteuert werden sollte, um das Miteinander im Straßenverkehr und auch die Fähigkeit zur richtigen Gefahreinschätzung zu verbessern.

### **Kurzer Rückblick:**

Aufbauend auf den Ergebnissen der erwähnten Motorradsicherheitsstudie aus dem Jahr 1999 konnten bisher (2001 bis 2006) folgende Motorradsicherheitsmaßnahmen realisiert werden:

- 2001: Entwicklung einer Kampagne zur wirkungsvollen Bewusstseinsbildung bei Motorradfahrern und Entwicklung der Motorradsicherheits-Marke „Bikers Project“. Gefördert vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds und vom Land NÖ.
- 2001: probeweiser Einsatz der neu entwickelten Kampagne in Niederösterreich (Printmedien + zahlreiche Vor-Ort-Sicherheitsaktionen). Gefördert vom Land NÖ
- 2002: Österreichweiter Einsatz der „Bikers Project“-Kampagne - verstärkt in den Bundesländern NÖ, OÖ, Stmk durch zusätzliche Landesförderungen (Printmedien, Folder, Ö3-Radiospots, Sicherheits-Straßentafeln, Homepage, starke Öffentlichkeitsarbeit, Vor-Ort-Aktionen bei Motorradfesten/-treffs etc.). Gefördert vom Verkehrssicherheitsfonds
- 2002/2003: umfassende Gefahrenstellenanalysen in NÖ, OÖ und Stmk – gefördert durch diese drei Bundesländer
- 2003: Fortsetzung der Bikers-Project-Kampagne in stark reduziertem Umfang (Folder mit Ducati-Gewinnspiel, Printmedien, keine Radiospots). Gefördert vom Verkehrssicherheitsfonds und vom Land NÖ.
- 2003: Durchführung einer Kampagne für eine „lärmsparende“ Fahrweise von Motorradfahrern (Folder, Straßentafeln, Printanzeigen). Gefördert vom Land NÖ
- 2004: Beginn der NÖ-Initiative zur Entschärfung der scharfkantigen Leitschienensteher mit einem dauerhaften Unterfahrschutz. Bis zum Jahr 2005 wurden insgesamt 20 Kurven (Unfallhäufungsstellen) ausgestattet. Gefördert von Land NÖ
- 2005: Weiterführung der NÖ-Leitschieneninitiative (auch mit Spenden von Motorradfahrern) und Realisation der „Basics“-Kampagne, in deren Zentrum eine Drehscheibe zur Errechnung des Bremsweges und die Information über drei besonders häufige Unfallsituationen stand.
- 2006: Ausstattung von 4 gefährlichen Kurven mit einem neuen, gummierten Unterfahrschutz, der noch mehr Sicherheit bieten soll (Pilotprojekt, um neues System zu testen), gefördert vom Land NÖ. Weitere Informationen: [www.bikersproject.at](http://www.bikersproject.at)

### Motorradunfallstatistik (Todesopfer) 1992 bis 2011 (aktualisiert im 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	<sup>(X)</sup> 18	20	5	21	20	3	1
2002	89	3	9	<sup>(X)</sup> 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)

<sup>(X)</sup> Kampagnenschwerpunkte

## Kurzbeschreibung der Studie

Alle Formulierungen sind geschlechtsneutral gemeint.

Thema:	Motorradsicherheit und besseres Miteinander von Auto- & Motorradfahrern im Straßenverkehr
Auftraggeber:	Amt der NÖ-Landesregierung – Verkehrssicherheitsfonds RU7 - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten Ing. Christian Hofecker & DI Christoph Westhauser Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Grundgesamtheit:	Befragung A: Motorradfahrer in Niederösterreich Befragung B: Autofahrer in Niederösterreich
Erhebungsgebiet:	Niederösterreich
Stichprobe:	400 Motorradfahrer 170 Autofahrer
Methodik:	Repräsentative Zufallsauswahl der Motorradfahrer (schriftliche Befragung von Lesern des „Motorradmagazins“, mündliche Befragung im Bereich von Motorradstrecken, mündliche Befragungen nach dem Quota-Verfahren) Auswahl der Autofahrer nach dem Quota-Verfahren
Befragungszeitraum:	Juni & Juli 2006
Projektleiter:	Mag. Michael Praschl Stättermayergasse 32/16 1150 Wien
Erhebungstatbestände:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrzeugbesitz und –nutzung</li><li>• Absolvierung von Fahrsicherheitstrainings</li><li>• Einschätzung von Unfallursachen</li><li>• Eigene Motorradunfälle und Gefahrensituationen</li><li>• Einstellung zu Sicherheitsmaßnahmen</li><li>• Einstellungen zum Motorrad- und Autofahren</li><li>• Eigenes Verhalten im Straßenverkehr</li><li>• Image der Motorradfahrer</li><li>• Beurteilung der Sicherheitsinitiative „Bikers Project“</li></ul>

## Ergebnisse im Detail

### Stichprobe

Im Zeitraum Juni und Juli 2006 wurden insgesamt 400 Motorradfahrer und 170 Autofahrer in Niederösterreich befragt.

**400 Motorradfahrer**  
**170 Autofahrer**

Die Stichprobenauswahl bei den Motorradfahrern erfolgte einerseits durch eine Beilage von Fragebögen in ca. 1.000 NÖ-Exemplaren des Motorradmagazins (Rücklauf: 232 Fragebögen) und andererseits durch Befragungen im Bereich von „klassischen“ Motorradstrecken sowie durch Befragungen nach dem Quota-Verfahren.

Die Stichprobenauswahl bei den Autofahrern erfolgte nach dem Quota-Verfahren (Vorgabe von Quoten nach Geschlecht, Alter, Ausbildung, Zufallsauswahl innerhalb der Quoten durch die Interviewer).

### Eigener Fahrstil

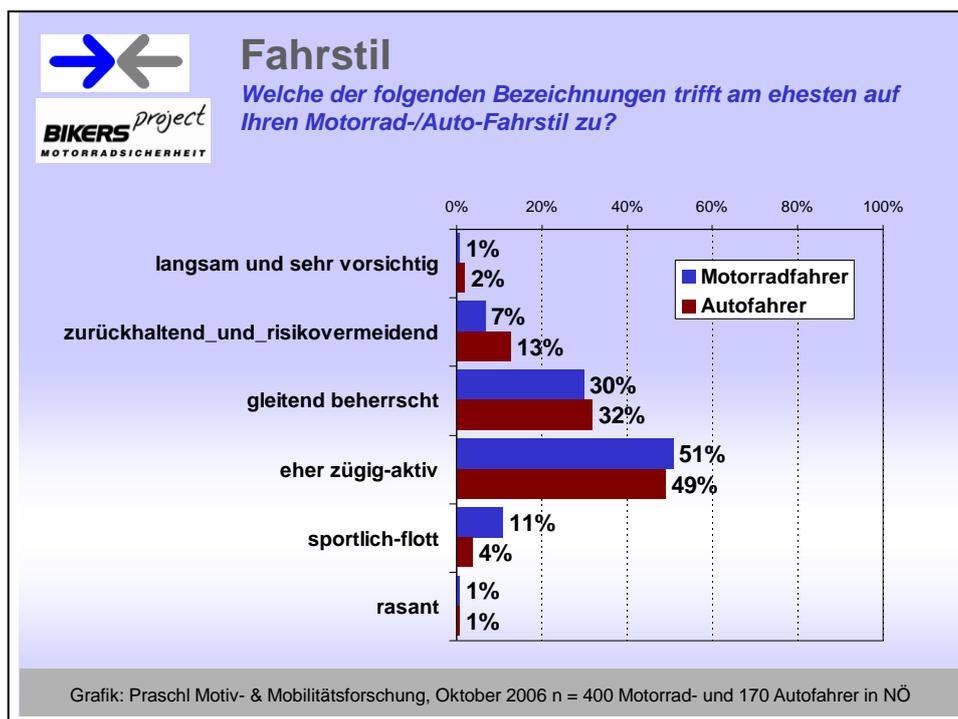
**38%** der Motorradfahrer und **47%** der Autofahrer bezeichnen ihren Fahrstil als „*eher zurückhaltend/beherrscht*“ (Summe der Nennungen „Langsam und sehr vorsichtig“ + „zurückhaltend und risikovermeidend“ + „gleitend beherrscht“).

**62%** der Motorradfahrer und **53%** der Autofahrer stufen den eigenen Fahrstil als „*zügig-flott*“ ein (Summe der Nennungen „eher zügig-aktiv“ + „sportlich-flott“ + „rasant“).

Auffällig ist, dass die Extremwerte „*langsam und sehr vorsichtig*“ sowie „*rasant*“ nur von jeweils rund 1% der Auto- und Motorradfahrer angekreuzt wurden.

Aus den Fahrstilbeschreibungen wurden folgende 3 Gruppen gebildet:

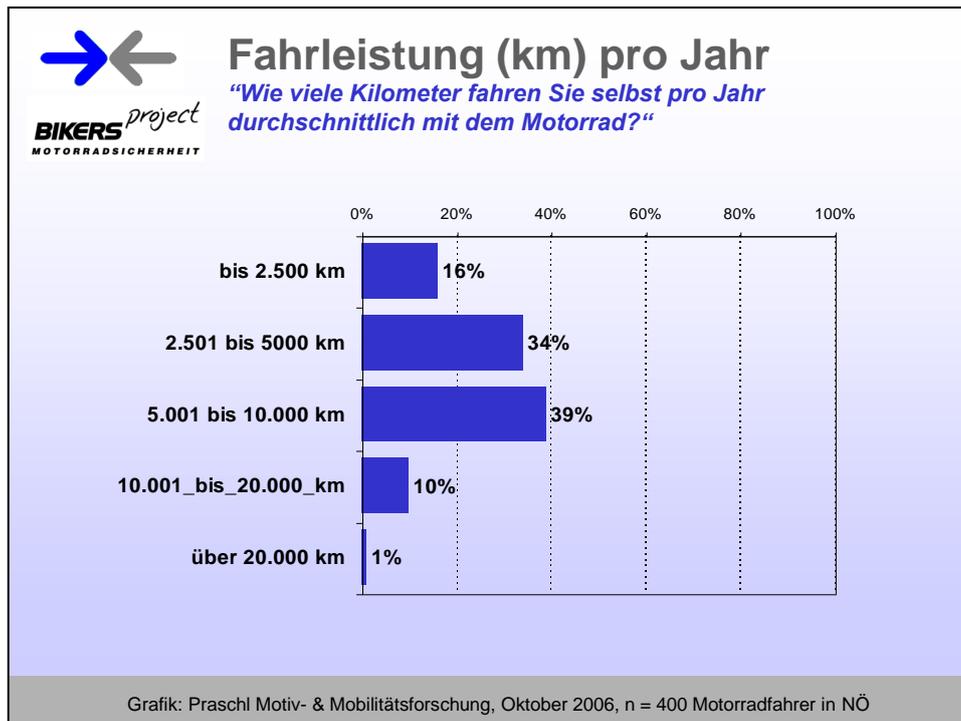
- **zurückhaltende Fahrer** (langsam und sehr vorsichtig + zurückhaltend und risikovermeidend + gleitend-beherrscht).....37%
- **zügig-aktive Fahrer** (eher zügig-aktiv).....51%
- **rasante Fahrer** (sportlich-flott + rasant).....12%



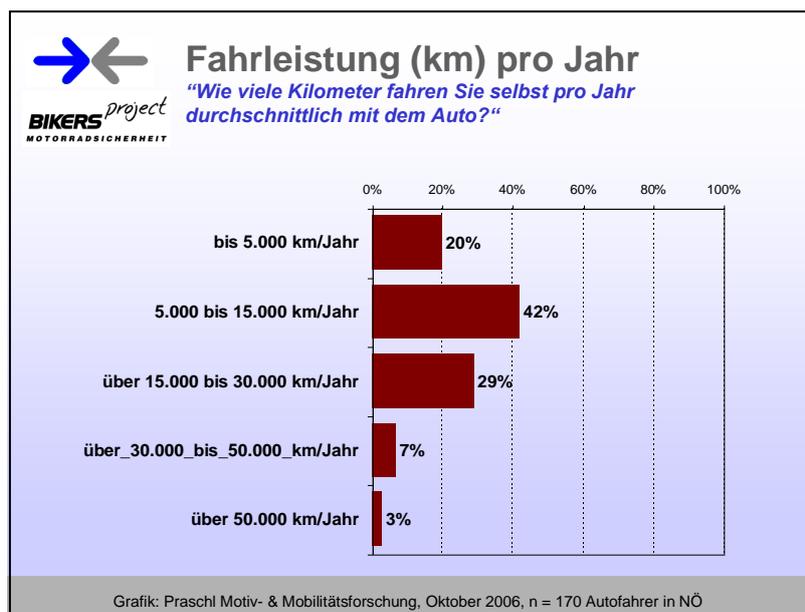
## Fahrer und Fahrzeug

### Fahrleistungen (km pro Jahr)

**39%** der Motorradfahrer geben an, pro Jahr zwischen 5.000 und 10.000 km mit dem Motorrad zurückzulegen, **34%** zwischen 2.500 und 5.000 km, **16%** unter 2.500 km. **11%** fahren über 10.000 km pro Jahr (davon 1% über 20.000 km).



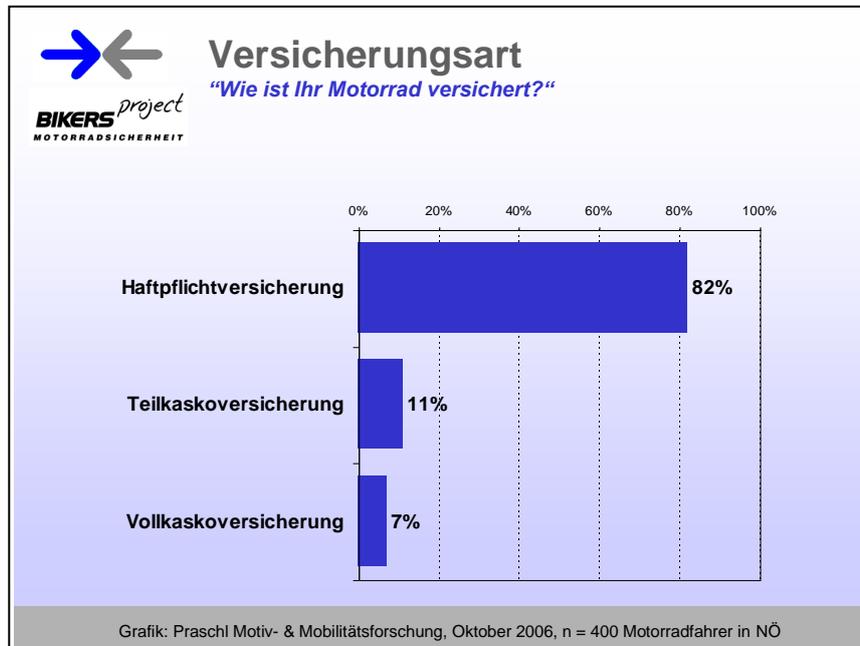
Zum Vergleich: Fahrleistungen der Autofahrer in NÖ:



## Versicherungsart für das Motorrad

**82%** der Motorradfahrer verfügen ausschließlich über eine Haftpflichtversicherung für ihr Fahrzeug, **11%** zusätzlich über eine Teilkaskoversicherung und **7%** über eine Vollkaskoversicherung.

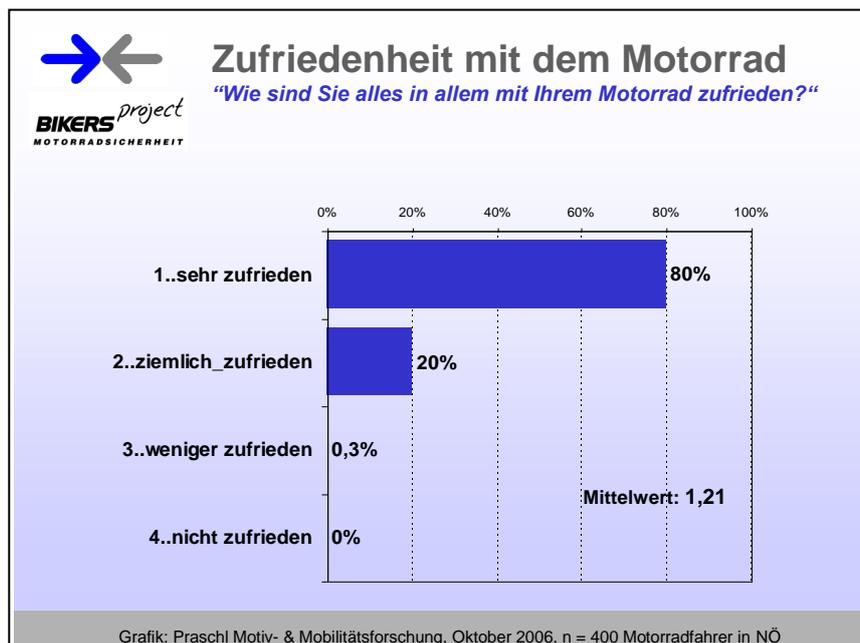
*Fahrer **stärkerer Maschinen** sind etwas häufiger Teil- oder Vollkasko versichert, ebenso **Vielfahrer** und **rasante Fahrer** (über 100 PS: Teilkasko: 17%, Vollkasko: 11% / Vielfahrer mit über 10.000 km pro Jahr: Teilkasko: 19%, Vollkasko: 10%, rasante Fahrer: Teilkasko: 18%, Vollkasko: 11%).*

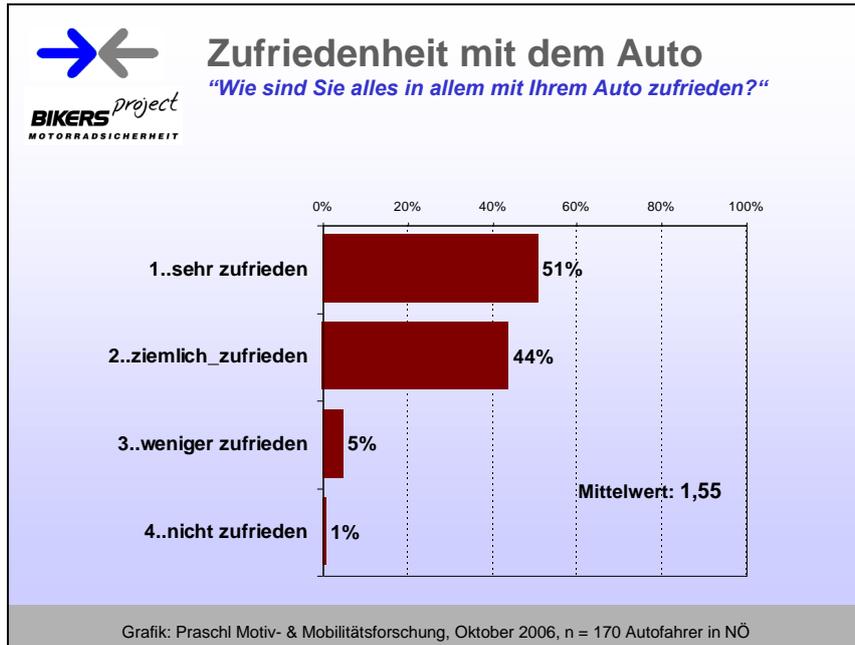


## Zufriedenheit mit dem Motorrad

Nahezu alle Motorradfahrer sind mit ihrem Motorrad zufrieden (80% „sehr zufrieden“, 20% „ziemlich zufrieden“). Der Zufriedenheitsgrad ist noch höher als bei den Autofahrern, die zu 95% mit ihrem Auto zufrieden sind (51% „sehr zufrieden“, 44% „ziemlich zufrieden“).

*Motorradfahrer mit **über 100.000 km Fahrpraxis** sind besonders zufrieden (92% „sehr zufrieden“) und **rasante Fahrer** sind etwas weniger zufrieden („73% „sehr zufrieden“).*





### Fahrsicherheitstraining

47% der befragten Motorradfahrer geben an, schon einmal ein Fahrsicherheitstraining absolviert zu haben, davon 34% beim Öamtc oder Arbö, 13% bei der Polizei und 7% bei anderen Trainingsanbietern.

Bei den Autofahrern ist der Anteil der Trainingsteilnehmer etwa halb so hoch (23%).

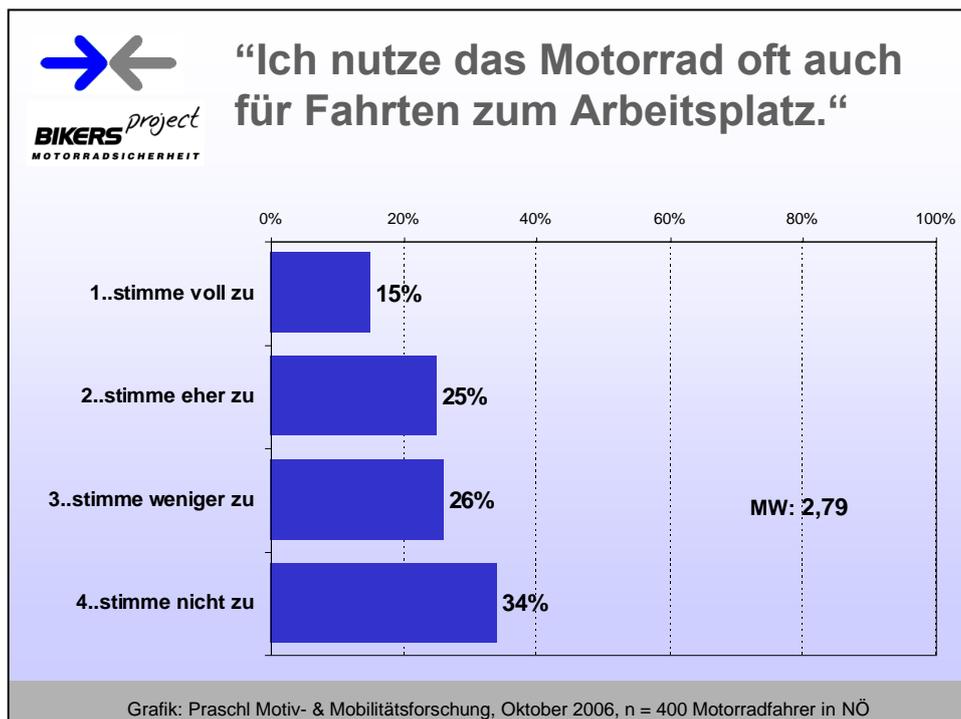
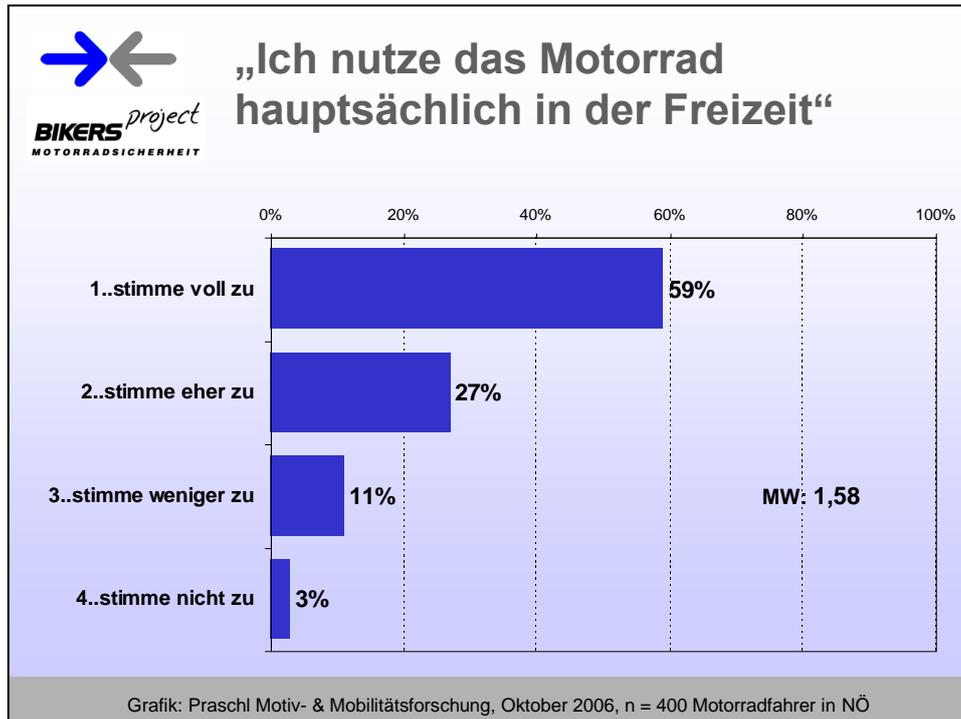
Motorradfahrer mit höherer **Ausbildung** nehmen eher an Fahrtrainings der Clubs Öamtc und Arbö teil (mit Maturaabschluss: 56%, ohne Maturaabschluss: 41%). **Vielfahrer** (über 10.000 km pro Jahr) und **rasante Fahrer** absolvierten häufiger Trainings außerhalb der Clubs (Öamtc, Arbö): **Vielfahrer**: 31% bei der Polizei und 14% bei „anderen“, **rasante Fahrer**: 20% bei der Polizei und 13% bei „anderen“.



## Nutzung des Motorrades (Freizeit, Zweckfahrten)

**85%** der niederösterreichischen Motorradfahrer nutzen das Motorrad hauptsächlich in der Freizeit (59% „stimme voll zu“ und 27% „stimme etwas zu“). **15%** nutzen das Motorrad häufig für Fahrten zum Arbeitsplatz, **25%** gelegentlich. Insgesamt nutzen rund **40%** ihr Motorrad zumindest gelegentlich auch für „Zweckfahrten“ (z.B. Arbeitsweg).

**Vielfahrer** nutzen das Motorrad zu 51% gelegentlich auch für „Zweckfahrten“. *Überraschenderweise zeigte sich kein Zusammenhang zwischen **Motorleistung** und Nutzung als „Zweckfahrzeug“. „Zweckfahrer“ sind allerdings seltener unter den **rasanten Fahrern** zu finden (46% der zurückhaltenden Fahrer nutzen das Motorrad auch für Zweckfahrten und nur 38% der rasanten Fahrer).*



## Sicherheitsgefühl auf NÖ-Straßen

Ganz allgemein fühlen sich **86%** der Motorradfahrer und **89%** der Autofahrer auf **Niederösterreichs Straßen** einigermaßen sicher, wobei der Anteil der „Fühle mich sehr sicher“-Nennungen bei den Motorradfahrern mit 10% noch deutlich unter dem der Autofahrer mit 18% liegt.

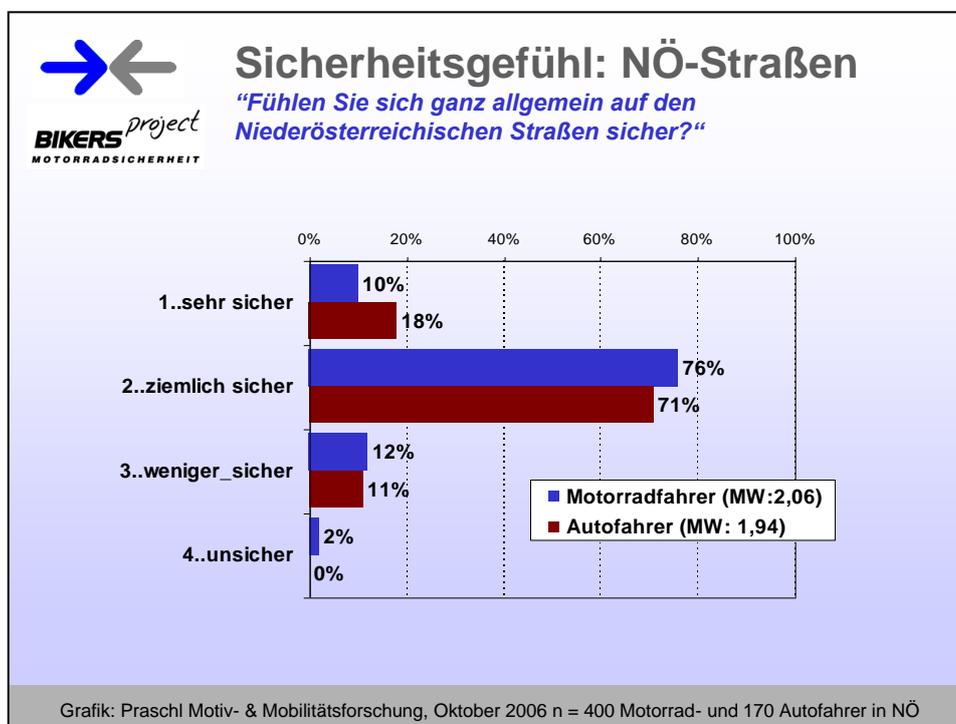
Auf **Autobahnen** fühlen sich **73%** der Motorradfahrer (13% „sehr sicher“ und 60% „ziemlich sicher“) und **84%** der Autofahrer einigermaßen sicher (22% „sehr sicher“ und 62% „ziemlich sicher“).

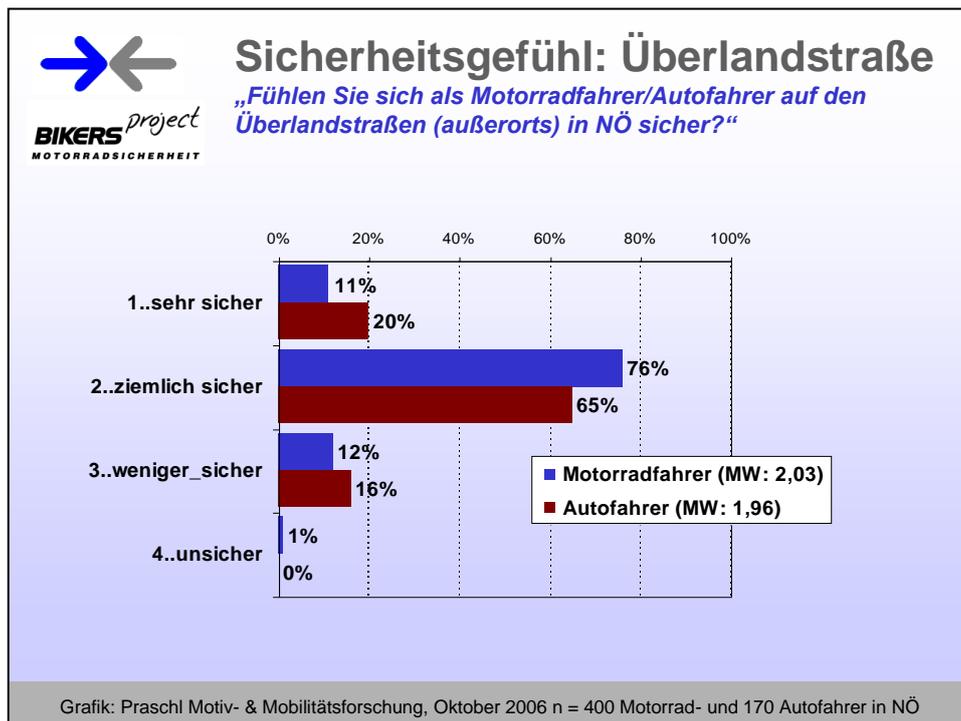
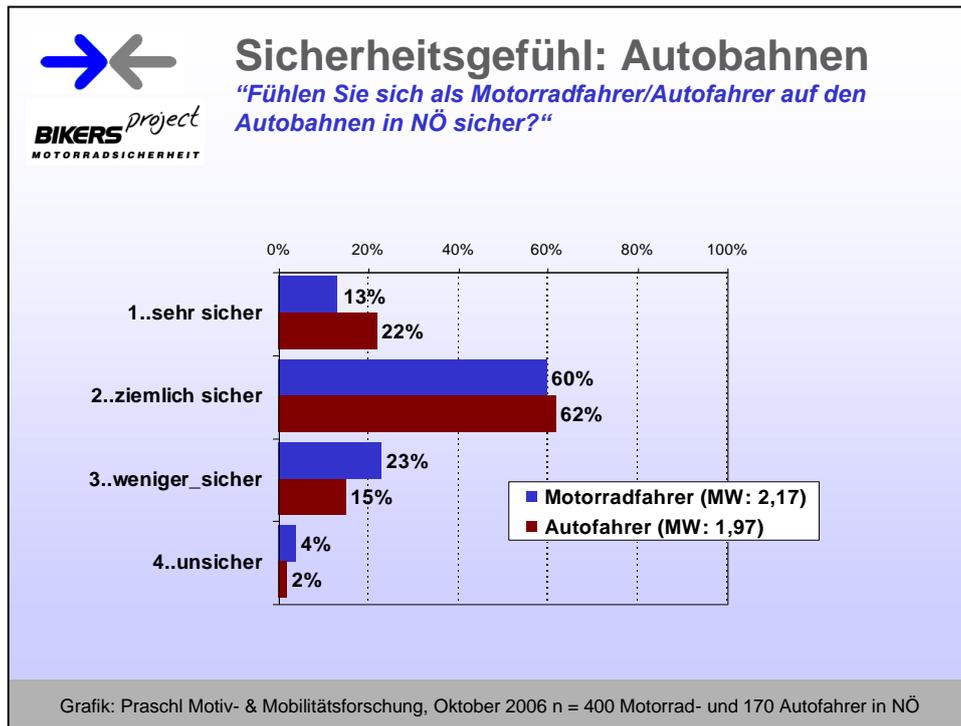
Auf **Überlandstraßen** fühlen sich **87%** der Motorradfahrer (11% „sehr sicher“ und 76% „ziemlich sicher“) und **85%** der Autofahrer einigermaßen sicher (20% „sehr sicher“ und 65% „ziemlich sicher“). Auffällig ist, dass sich die Motorradfahrer ausgerechnet dort am sichersten fühlen, wo die meisten schweren Motorradunfälle passieren – eben auf Überlandstraßen.

Im **Ortsgebiet** fühlen sich **71%** der Motorradfahrer (14% „sehr sicher“ und 57% „ziemlich sicher“) und **95%** der Autofahrer einigermaßen sicher (36% „sehr sicher“ und 59% „ziemlich sicher“). Im Ortsgebiet ist der Unterschied im Sicherheitsgefühl zwischen Motorrad- und Autofahrern am stärksten ausgeprägt. Während sich nur **5%** der Autofahrer unsicher fühlen, liegt dieser Wert bei den Motorradfahrern bei **29%**.

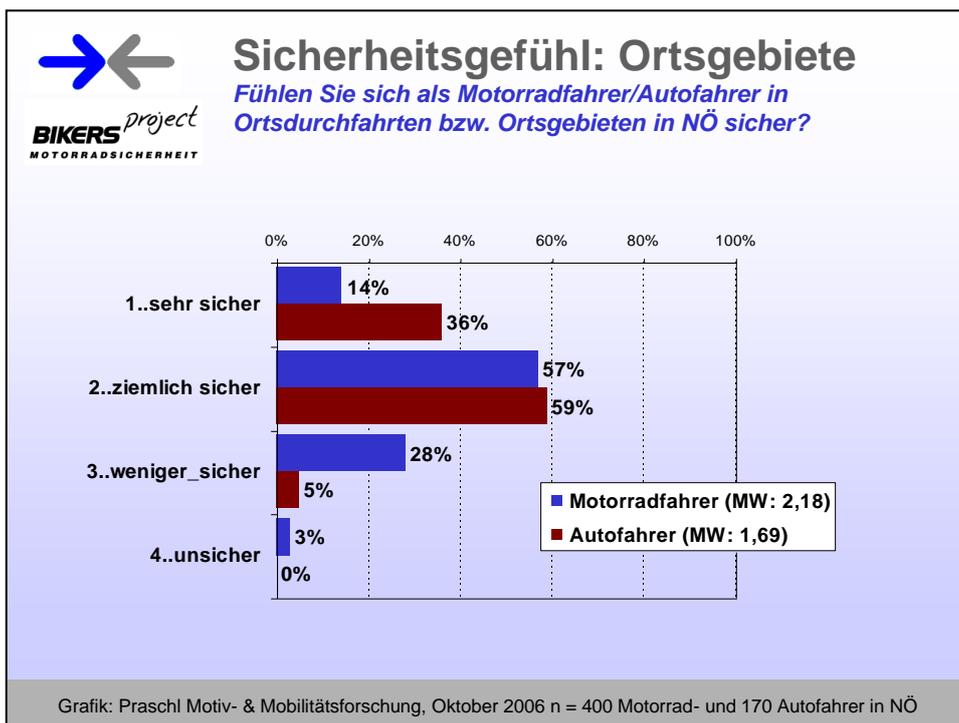
Zwischen den einzelnen Teilgruppen zeigten sich nur wenige Unterschiede: Je höher die **Motorleistung** des eigenen Motorrades, desto sicherer fühlen sich die Lenker auf der Autobahn (über 100 PS: 15% „sehr sicher“ und 64% „ziemlich sicher“). Mit steigender **Fahrerfahrung** erhöht sich das Sicherheitsgefühl überraschenderweise nicht, im Ortsgebiet wird es sogar tendenziell geringer.

Bei **rasanten Fahrern** zeigt sich eine bemerkenswerte Polarisierung: sowohl die „sehr sicher“-Nennungen (rasante Fahrer: NÖ-Straßen: 13% „sehr sicher“ und 7% „unsicher“) als auch die „unsicher“-Nennungen liegen deutlich über denen der zügigen und zurückhaltenden Fahrer (NÖ-Straßen: 9% „sehr sicher“ und 1% „unsicher“).





Auffällig ist, dass sich die Motorradfahrer ausgerechnet dort am sichersten fühlen, wo die meisten schweren Motorradunfälle passieren – eben auf Überlandstraßen.

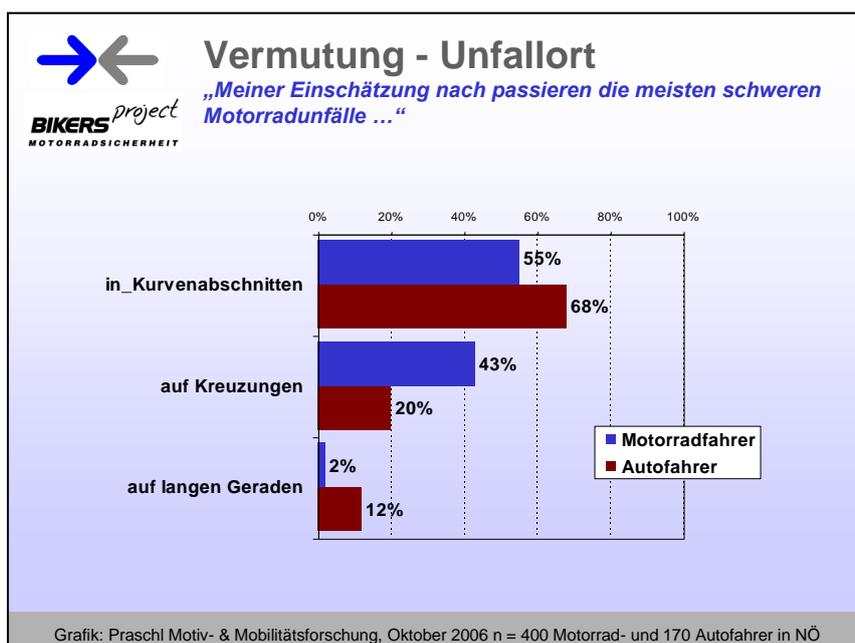
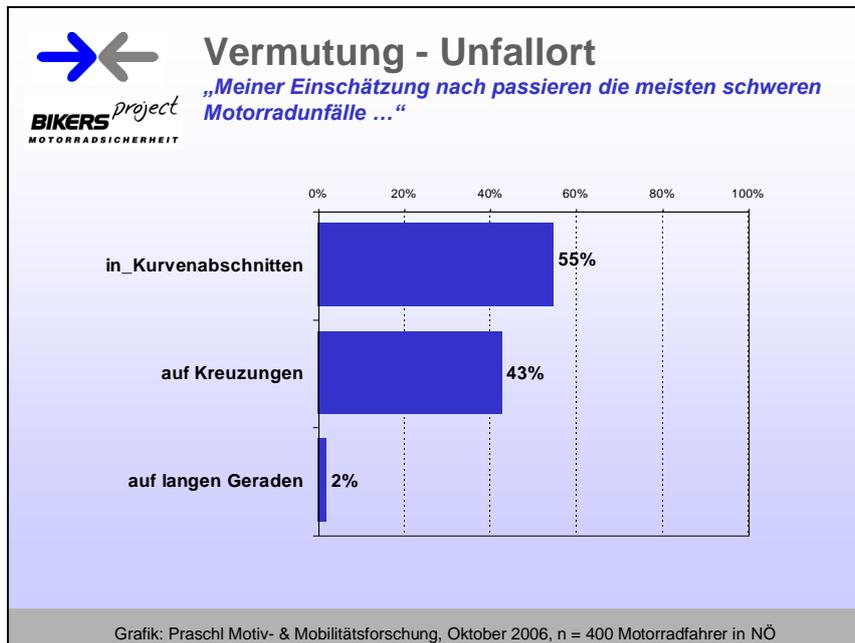


## Vermutungen zu häufigen Unfallorten

**55%** der Motorradfahrer vermuten, dass die meisten schweren Motorradunfälle „in Kurvenabschnitten“ passieren, **43%** „auf Kreuzungen“ und **2%** „auf langen Geraden“.

Autofahrer messen den Kurven eine noch höhere Bedeutung bei Motorradunfällen bei: **68%** der Autofahrer vermuten, dass die meisten schweren Motorradunfälle „in Kurvenabschnitten“ passieren, **20%** „auf Kreuzungen“ und **12%** „auf langen Geraden“.

Fahrer **stärkerer Maschinen** (über 85 PS: 47%) und **rasante Fahrer** (44%) messen den Kurvenabschnitten weniger und den Kreuzungen mehr Bedeutung im Unfallgeschehen zu (über 85 PS: 52%, rasante Fahrer: 47%). Fahrer mit **unter 10.000 km Fahrerfahrung** haben hohen Respekt vor den Gefahren in Kurven (68% vermuten, dass die meisten schweren Motorradunfälle in Kurven passieren. Fahrer mit über 100.000 km Fahrerfahrung vermuten dies nur mehr zu 42%.)



## Vermutungen zu Unfallbeteiligung und Unfallverschulden

**63%** der Motorradfahrer vermuten, dass die meisten schweren Motorradunfälle mit Beteiligung von PKW-Lenkern passieren, **28%** glauben, dass es sich meist um „Alleinunfälle“ ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer handelt. **9%** vermuten eine häufige Beteiligung von LKWs oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen an Motorradunfällen.

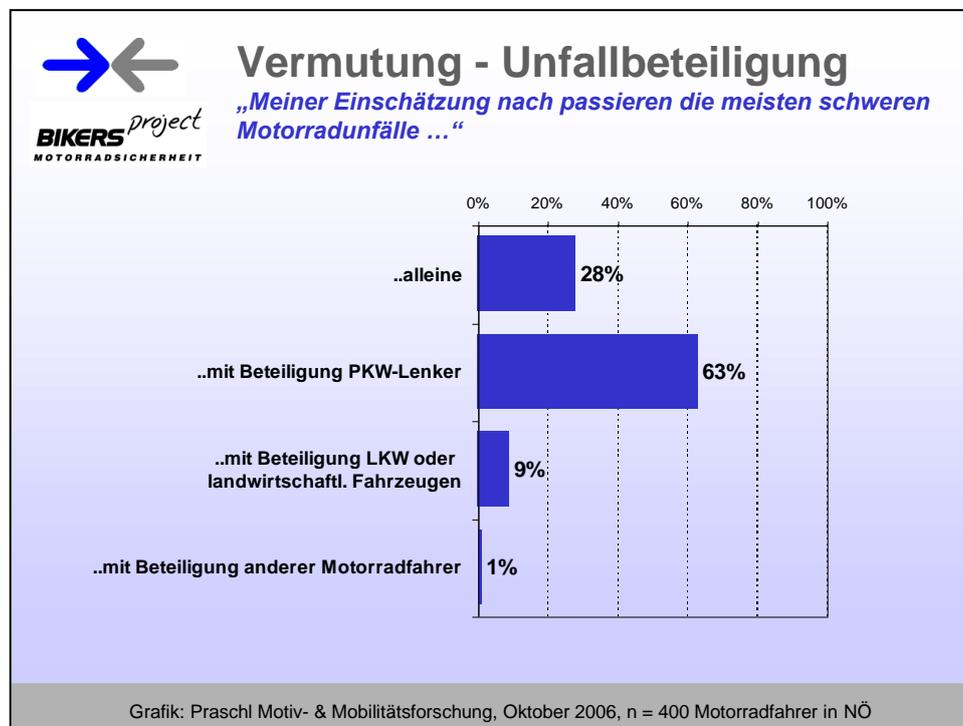
**36%** der Motorradfahrer vermuten, dass die meisten schweren Motorradunfälle durch Autofahrer verursacht werden, **30%** sehen das Verschulden auf Motorrad- und Autofahrer gleich verteilt und **33%** vermuten am häufigsten ein Selbstverschulden durch die Motorradfahrer.

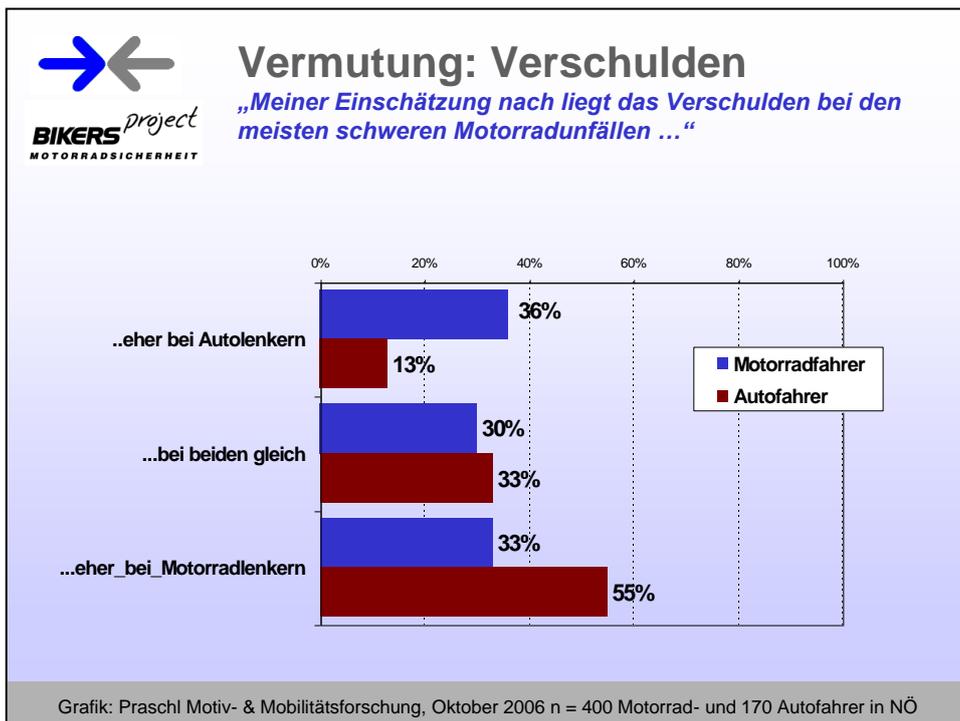
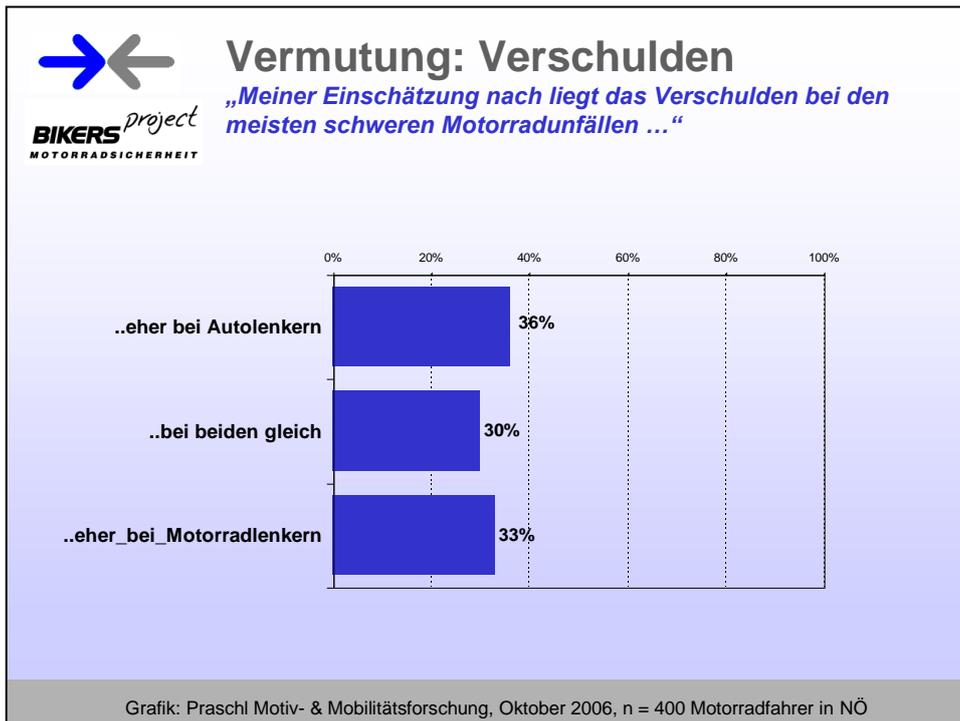
Autofahrer haben ein ganz anderes Bild von Motorradunfällen. Sie vermuten nur zu **13%**, dass die meisten schweren Motorradunfälle durch Autofahrer verursacht werden, **33%** sehen das Verschulden auf Motorrad- und Autofahrer gleich verteilt und **55%** vermuten am häufigsten ein Verschulden durch die Motorradfahrer selbst.

*Fahrer **stärkerer Maschinen** (über 85 PS: 23%) und Fahrer mit **über 100.000 km Fahrerfahrung** (26%) vermuten seltener Alleinunfälle, dafür häufiger Unfallbeteiligungen von PKW-Lenkern (jeweils rund 70%).*

*Fahrer **stärkerer Maschinen** (über 85 PS: 46%), **Vielfahrer** (45%) und Fahrer mit **über 100.000 km Fahrerfahrung** (45%) vermuten häufiger, dass die meisten schweren Motorradunfälle durch Autofahrer verursacht werden. Motorradfahrer mit **unter 10.000 km Fahrerfahrung** vermuten dies nur zu 19% (51% der „Neulinge“ glauben, dass die Schuld eher bei den Motorradfahrern selbst liegt.).*

***Rasante Fahrer** sehen die Verschuldensfrage polarisierter: zu jeweils 40% vermuten sie das Verschulden entweder bei den Auto- oder bei den Motorradfahrern (nur 20% vermuten „bei beiden gleich“).*





## Vermutungen zu Unfallursachen

Als häufigste Ursache von Motorradunfällen vermuten die Motorradfahrer die „*Missachtung der Vorrangregeln durch Autofahrer*“ (52%) gefolgt von den Unfallursachen „*Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit von Motorradfahrern*“ (47%), „*Fahrfehler von Motorradfahrern in Gefahrensituationen*“ (38%), „*riskantes Kurvenfahren von Motorradfahrern*“ (35%), „*schlechter Straßenzustand bzw. Verunreinigungen*“ (33%) „*riskantes Überholen durch Motorradfahrer*“ (30%).

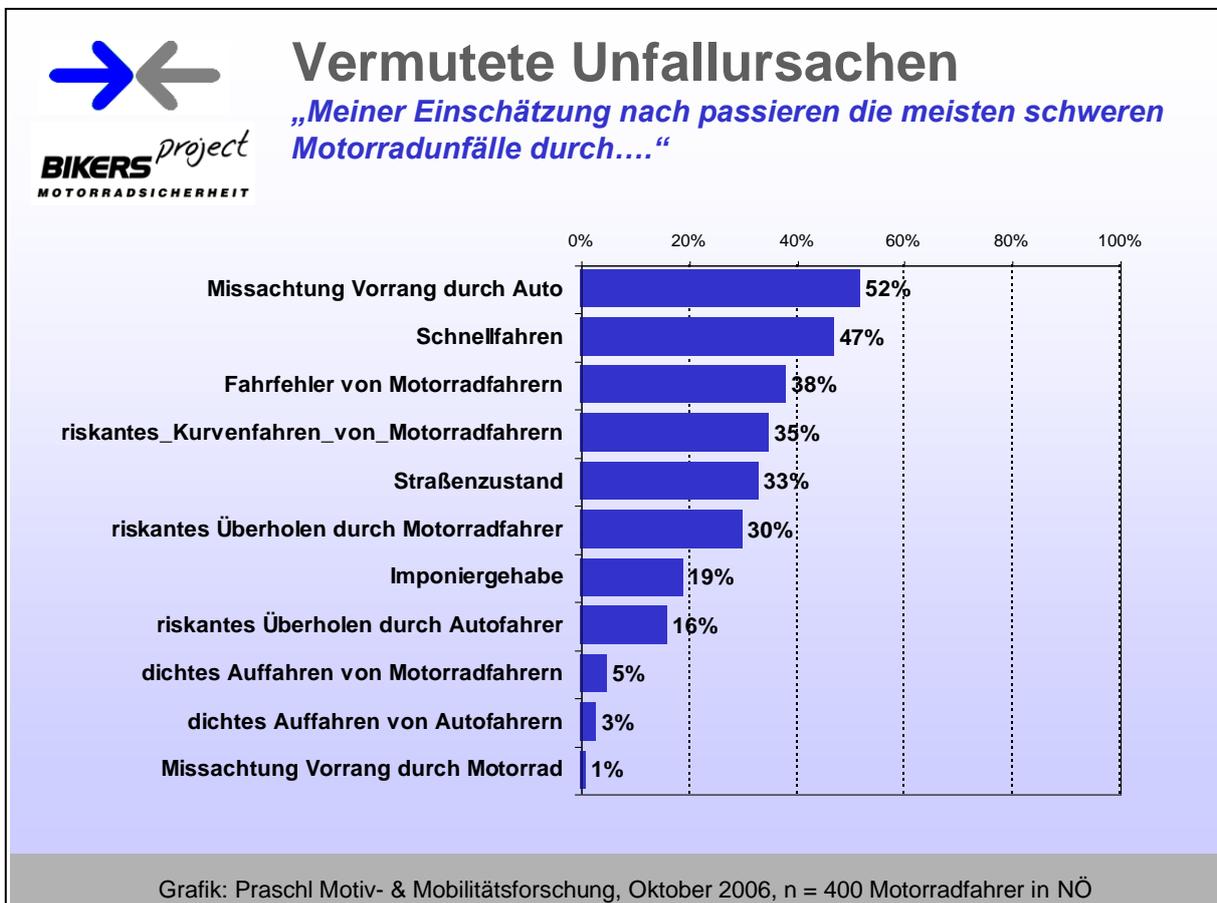
Deutlich seltener wurden die möglichen Unfallursachen „*Imponiergehabe – zeigen was man kann*“ (19%), „*riskantes Überholen durch Autofahrer*“ (16%), „*dichtes Auffahren von Motorradfahrern*“ (5%), „*dichtes Auffahren von Autofahrern hinter Motorradfahrern*“ (3%) und „*Missachtung der Vorrangregeln durch Motorradfahrer*“ (1%) genannt.

Die „*Missachtung der Vorrangregeln durch Autofahrer*“ wird vor allem von Fahrern leistungsstärkerer Maschinen (**über 100 PS**: 64% Zustimmung, bis 60 PS: 44%) und **rasanten Fahrern** (58% Zustimmung, zurückhaltende Fahrer: 47%) als häufige Unfallursache gesehen.

„*Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit*“ wird vor allem von Fahrern von Maschinen mit **bis 85 PS** Motorleistung (56% Zustimmung, über 100 PS: 37%), von **zurückhaltenden Fahrern** (52% Zustimmung, rasante Fahrer: 42%) und Fahrern mit **höherer Ausbildung** (mit Matura: 56% Zustimmung, ohne Matura: 41%) als wichtige Unfallursache gesehen.

„*Schlechter Straßenzustand*“ wird vor allem von Fahrern leistungsstärkerer Maschinen (**über 100 PS**: 44%, bis 60 PS: 24%) sowie von **Vielfahrern** (über 10.000 km Jahres-Fahrleistung: 45% Zustimmung, unter 5.000 km: 32%) als häufige Unfallursache bezeichnet.

Im „*riskanten Kurvenfahren*“ sehen vor allem Fahrer von Maschinen **bis 85 PS** Motorleistung (41% Zustimmung, über 100 PS: 24%) sowie Fahrer mit **geringer Fahrerfahrung** (42%, über 100.000 km Fahrerfahrung: 30%) eine häufige Unfallursache.



## Einstellung zum Fahren

### Einschätzung des Fahrkönnens von Motorrad- und Autofahrern

Insgesamt halten die Motorradfahrer relativ wenig von den Fahrkünsten der Autofahrer und interessanterweise auch von denen der Motorradfahrerkollegen, während die Autofahrer den Motorradfahrern und auch den Autofahrerkollegen ein besseres Zeugnis ausstellen.

Motorradfahrer beurteilen die Fahrkünste der Autofahrer auf einer Skala von 1 = sehr gut bis 4 = schlecht mit der Durchschnittsnote **2,68** (39% billigen den Autofahrern ein akzeptables Fahrkönnen zu), die der Motorradfahrer mit **2,44** (57% billigen den Motorradfahrern ein akzeptables Fahrkönnen zu).

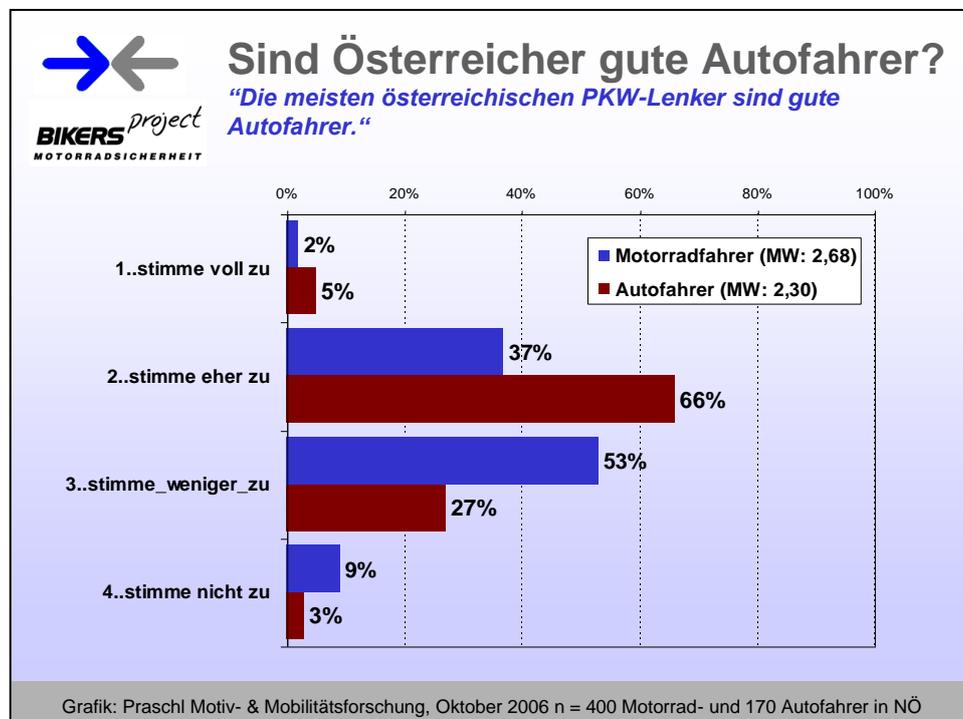
Autofahrer beurteilen die Fahrkünste der Autofahrer mit der Durchschnittsnote **2,30** (71% billigen den Autofahrern ein akzeptables Fahrkönnen zu), die der Motorradfahrer mit **2,33** (73% billigen den Motorradfahrern ein akzeptables Fahrkönnen zu).

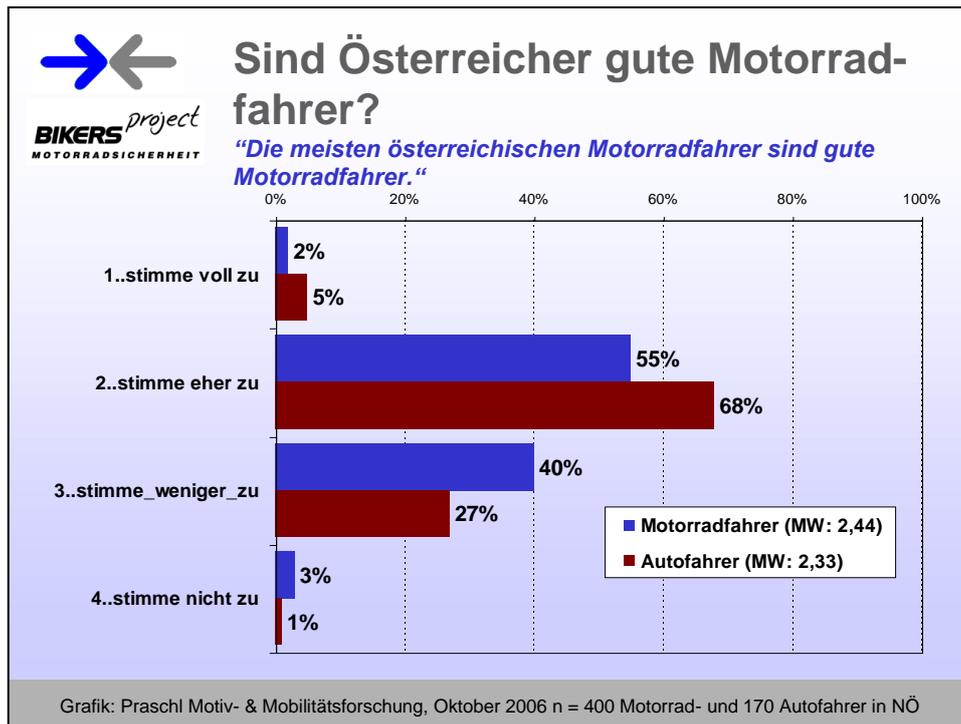
Im **Jahr 1999** war die Einstellung der Motorradfahrer zum Fahrkönnen der Auto- und Motorradfahrerkollegen noch etwas besser: 47% billigten den Autofahrern und 64% den Motorradfahrern ein akzeptables Fahrkönnen zu.

Motorradfahrer mit geringerer **Schulbildung** (ohne Maturaabschluss) stimmten häufiger zu, dass die Österreicher gute Autofahrer (44%, mit Matura: 31%) und auch gute Motorradfahrer sind (62%, mit Matura: 50%).

**Rasante Biker** halten noch weniger von den Fahrkünsten anderer Auto- (31%, zurückhaltende Fahrer: 40% Zustimmung) und Motorradfahrer (49%, zurückhaltende Fahrer: 59% Zustimmung) als zurückhaltende Fahrer.

Die Meinung zum Fahrkönnen der anderen motorisierten Verkehrsteilnehmer wird mit steigender **Fahrpraxis** der Motorradfahrer etwas schlechter. Fahrer mit unter 10.000 km Fahrpraxis halten 43% der Autofahrer und 62% der Motorradfahrer für gute Fahrer. Bei Lenkern mit über 100.000 km Fahrpraxis sinken dieser Werte auf 35% (für Autofahrer) bzw. 55% (für Motorradfahrer).



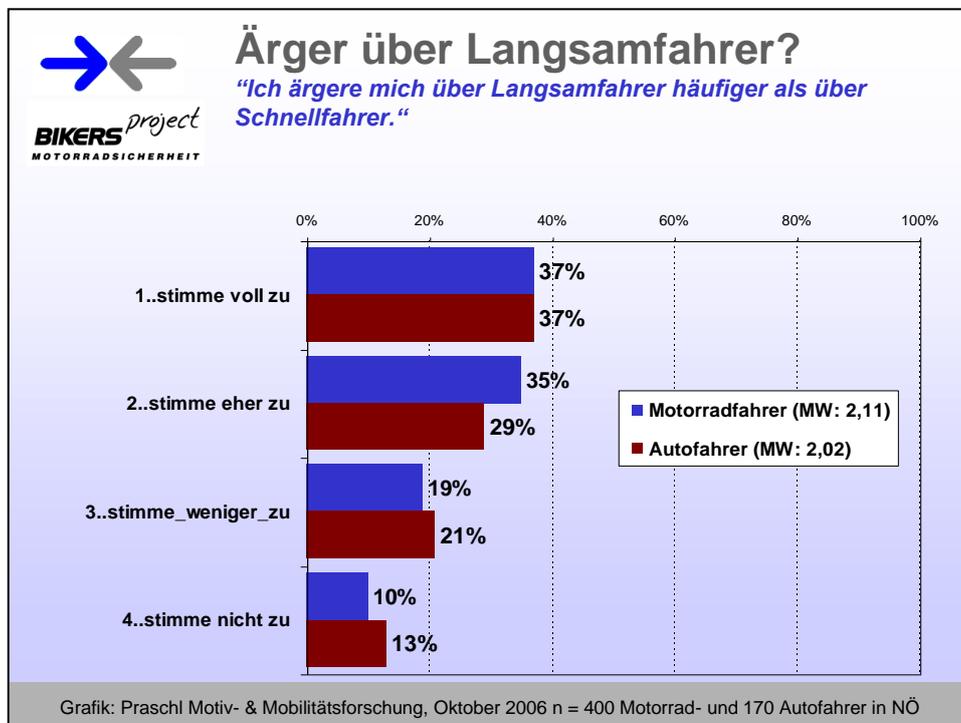


## Ärger über Langsam- oder Schnellfahrer

Motorrad- und Autofahrer ärgern sich etwa in gleichem Ausmaß häufiger über Langsamfahrer als über Schnellfahrer. Rund **70%** stimmen der Aussage „Ich ärgere mich über Langsamfahrer häufiger als über Schnellfahrer“ zu (**Motorradfahrer**: 37% „stimme voll zu“, 35% „stimme eher zu“, **Autofahrer**: 37% „stimme voll zu“ und 29% „stimme eher zu“).

Dieses Ergebnis deutet auf ein sehr hektisches Verkehrsklima hin, wo etwas langsamere Fahrzeuge schnell als lästige Hindernisse empfunden werden. Die gleiche Frage führte im Jahr 1999 zu einem ähnlichen Ergebnis.

Motorradfahrer **unter 35 Jahre** (80%, über 35 Jahre: 68%), **ohne Maturaabschluss** (76%, mit Matura: 65%), mit einem Motorrad mit **über 100 PS** (79%, unter 60 PS: 66%, 61-85PS: 70%, 86 bis 100 PS: 73%), und **rasante Fahrer** (93%, zügig-aktive Fahrer: 74%, zurückhaltende Fahrer: 63%) ärgern sich besonders häufig über Langsamfahrer.



## Umweltbelastung durch Motorräder und Autos

Motorradfahrer sehen Motorräder mehrheitlich keineswegs als Umweltbelastung. Nur **10%** halten Motorräder für eine starke Umweltbelastung, 90% stimmen dem nicht zu (2% „stimme voll zu“, 8% „stimme eher zu“, 33% „stimme weniger zu“ und 58% „stimme nicht zu“).

Auch die Autofahrer messen den Motorrädern kaum umweltbelastende Effekte bei, nur **18%** halten Motorräder für eine starke Umweltbelastung (3% „stimme voll zu“, 15% „stimme eher zu“, 47% „stimme weniger zu“ und 35% „stimme nicht zu“).

Autos werden als wesentlich umweltschädlicher als Motorräder eingestuft und zwar von den Autofahrern noch etwas stärker als von den Motorradfahrern. **52%** der Motorradfahrer und **65%** der Autofahrer halten Autos für eine starke Umweltbelastung.

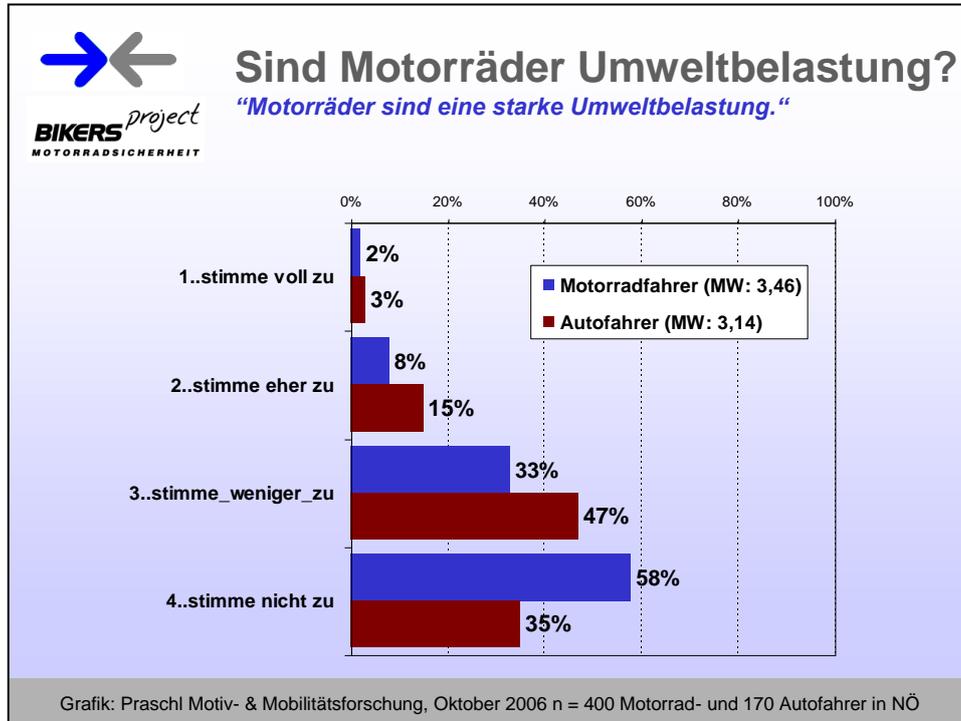
(**Motorradfahrer**: 11% „stimme voll zu“, 41% „stimme eher zu“, 36% „stimme weniger zu“ und 13% „stimme nicht zu“. **Autofahrer**: 17% „stimme voll zu“, 48% „stimme eher zu“, 29% „stimme weniger zu“ und 8% „stimme nicht zu“).

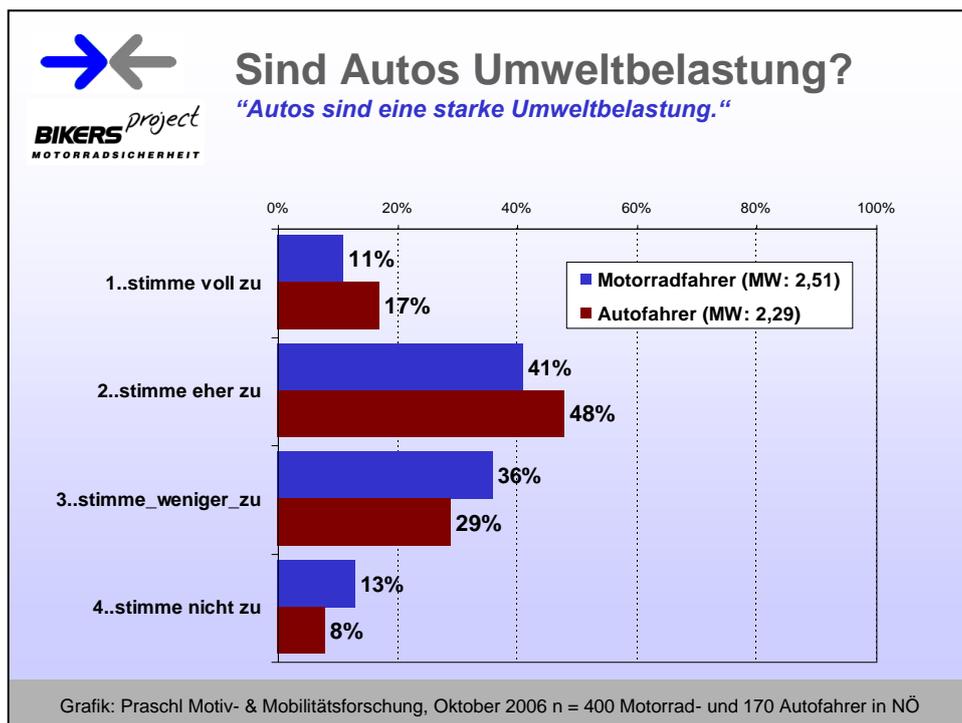
Im **Jahr 1999** waren noch 15% der Motorradfahrer der Meinung, dass Motorräder und 56%, dass Autos eine starke Umweltbelastung darstellen.

Fahrer **PS-starker Maschinen** und **Vielfahrer** sind noch seltener der Meinung, dass Motorräder eine Umweltbelastung darstellen (bis 60 PS: 13%, über 100 PS: 7% Zustimmung / bis 5.000 km Fahrleistung p.a.: 11%, über 10.000 km p.a. Fahrleistung: 7% Zustimmung)

Autos werden von allen Motorradfahrer-Teilgruppen etwa gleich eingestuft (52% Zustimmung), nur **Vielfahrer** mit über 10.000 km Jahresfahrleistung (36% Zustimmung) und **rasante Fahrer** (36% Zustimmung) beurteilen Autos als weniger umweltschädlich.

Insgesamt fällt auf, dass Motorradfahrer im Schnitt sowohl Motorräder als auch Autos als deutlich weniger umweltschädlich beurteilen als Autofahrer.





## Lärmbelastung durch Autos und Motorräder

Knapp die **Hälfte** der Motorradfahrer stimmt der Aussage zu, dass Motorräder oft eine starke Lärmbelastung sind, wobei allerdings nur 11% „voll zustimmen“ und 37% „eher zustimmen“. Autofahrer meinen zu **62%**, dass Motorräder oft eine starke Lärmbelastung sind (29% „stimme voll zu“, 33% „stimme eher zu“).

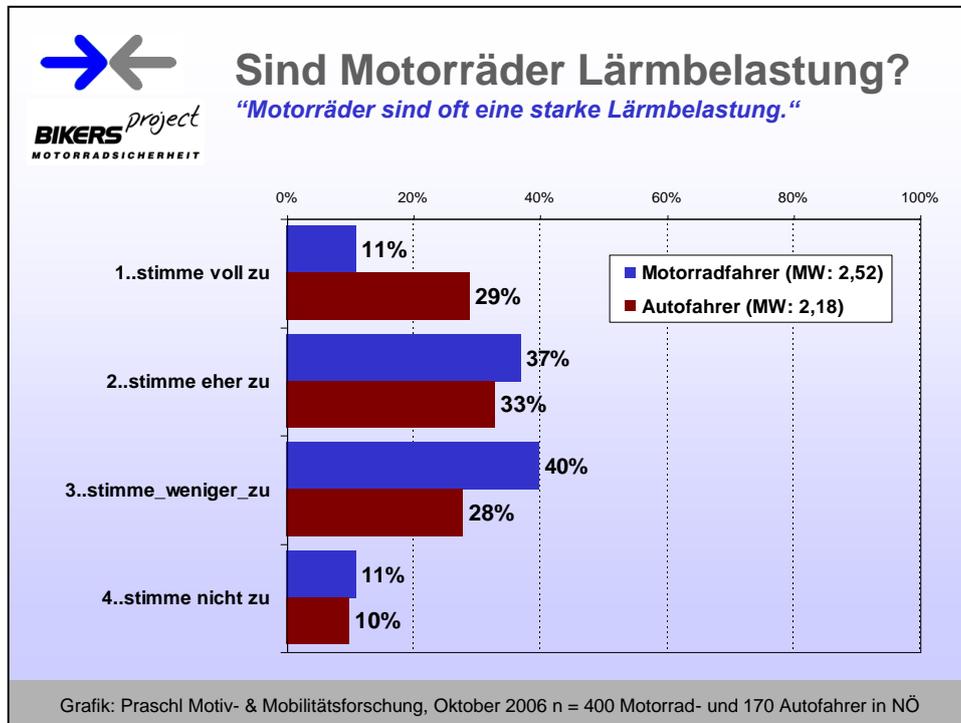
**30%** der Motorradfahrer und beachtliche **46%** der Autofahrer halten auch Autos häufig für eine Lärmbelastung.

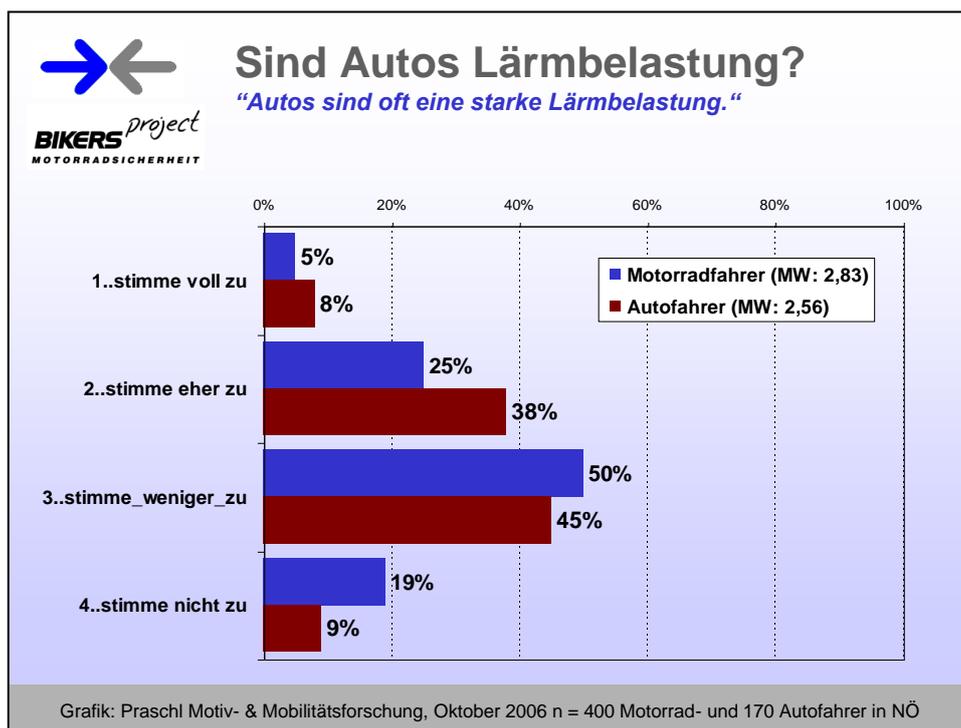
(**Motorradfahrer**: 5% „stimme voll zu“, 25% „stimme eher zu“, 50% „stimme weniger zu“ und 19% „stimme nicht zu“.

**Autofahrer**: 8% „stimme voll zu“, 38% „stimme eher zu“, 45% „stimme weniger zu“ und 9% „stimme nicht zu“)

Im **Jahr 1999** ergab sich hier das gleiche Ergebnis.

**Weibliche** Motorradfahrer halten Motorräder nur zu 26% (Männer: 51%) für eine starke Lärmbelastung. Ebenso stimmen **rasante Fahrer** seltener zu (35% Zustimmung, zurückhaltende Fahrer: 51% Zustimmung).





## Einstellung zum Motorradlärm

### **Müssen Motorräder laut sein?**

Nur **15%** der Motorradfahrer sind der Meinung, dass ein richtiges Motorrad laut sein muss (5% „stimme voll zu“ und 10% „stimme eher zu“, 29% „stimme weniger zu, 56% „stimme nicht zu“).

30% der **unter 35-Jährigen** (über 35 Jahre: 9%) und 36% der **rasanten Fahrer** meinen, dass ein richtiges Motorrad auch laut sein muss.

### **Sind laute Motorräder sicherer?**

Dem Argument, dass laute Motorräder sicherer sind – nach dem Motto „Loud pipes saves lifes“ – stimmen nur **4%** der Motorradfahrer voll und **16%** etwas zu.

Autofahrer stimmen noch seltener zu: **2%** „trifft voll zu“ und **11%** „trifft eher zu“.

31% der **unter 35-Jährigen** und 38% der **rasanten Fahrer** stimmen diesem Argument zu. Mit steigender **Fahrpraxis** sinkt die Zustimmung stark ab (über 100.000 km Fahrpraxis: 12% Zustimmung).

### **Schaden laute Motorräder dem Ruf aller Motorradfahrer?**

**51%** der Motorradfahrer meinen, dass laute Motorräder dem Ruf aller Motorradfahrer schaden (30% „stimme voll zu“ und 21% „stimme eher zu“, 17% „stimme weniger zu, 32% „stimme nicht zu“). Interessant ist hier auch die starke Polarisierung bzw. die Antworttendenz zu den Extremwerten.

**Weibliche** Motorradfahrer (22%), **unter 35-Jährige** (33%) und **Fahrer ohne Maturaabschluss** (45%) stimmen seltener zu. Mit steigender **Fahrpraxis** steigt auch die Zustimmung zum Argument, dass laute Motorräder dem Ruf aller Motorradfahrer schaden (bis 10.000 km Fahrpraxis: 30%, bis 50.000 km: 40%, bis 100.000 km: 64%, über 100.000 km: 68%).

### **Soll eine Kampagne für mehr Rücksicht bzgl. Lärm gestartet werden?**

**55%** der Motorradfahrer und **46%** der Autofahrer meinen, dass eine Kampagne gestartet werden soll, um laute Motorradfahrer um mehr Rücksicht zu bitten.

**Weibliche** Motorradfahrer (25%), **unter 35-Jährige** (29%) und **rasante Fahrer** (38%) stimmen hier seltener zu.

### **Sollen mehr Lärmmessungen durchgeführt werden?**

**40%** der Motorradfahrer und **46%** der Autofahrer sind dafür, dass mehr Lärmmessungen durchgeführt werden.

**Weibliche** Motorradfahrer (22%), **unter 35-Jährige** (15%), **rasante Fahrer** (18%) und Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** (29%) stimmen hier wesentlich seltener zu. Mit steigender **Fahrpraxis** steigt die Zustimmung deutlich an (bis 10.000 km Fahrpraxis: 15%, bis 50.000 km: 37%, bis 100.000 km: 44%, über 100.000 km: 52%).

### **Sollen laute Auspuffe verboten werden?**

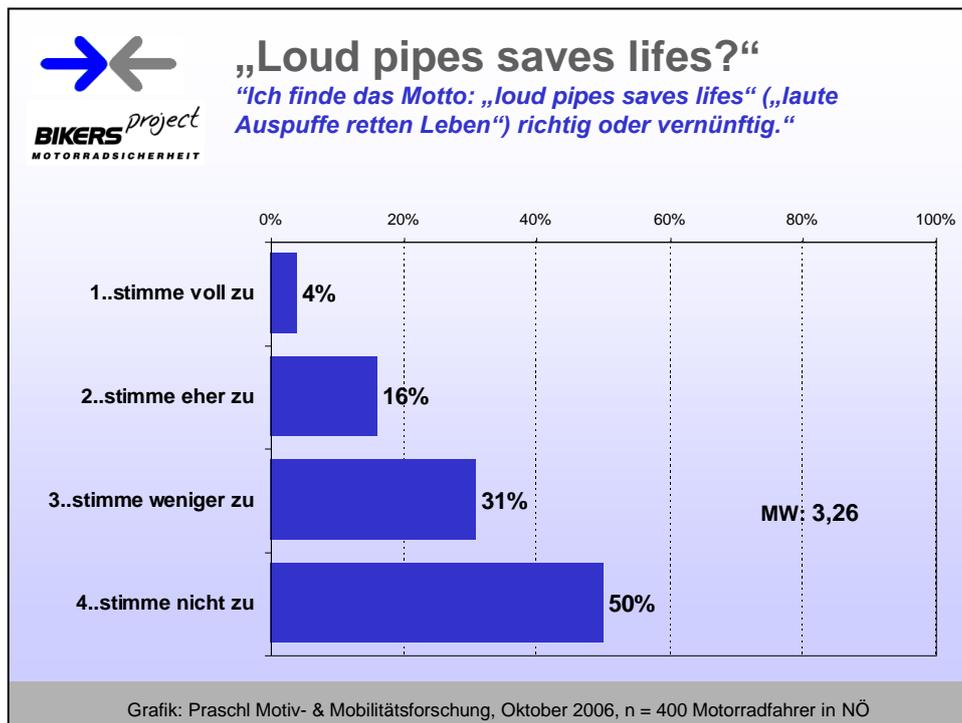
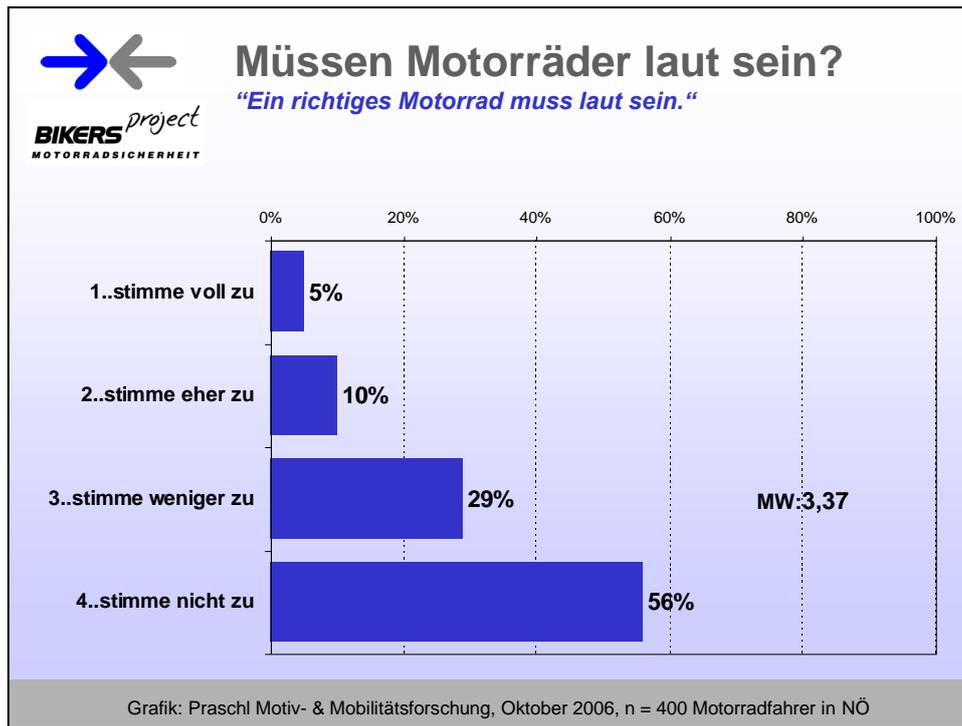
**40%** der Motorradfahrer und **66%** der Autofahrer sind für ein Verbot von lauten Motorradauspuffen.

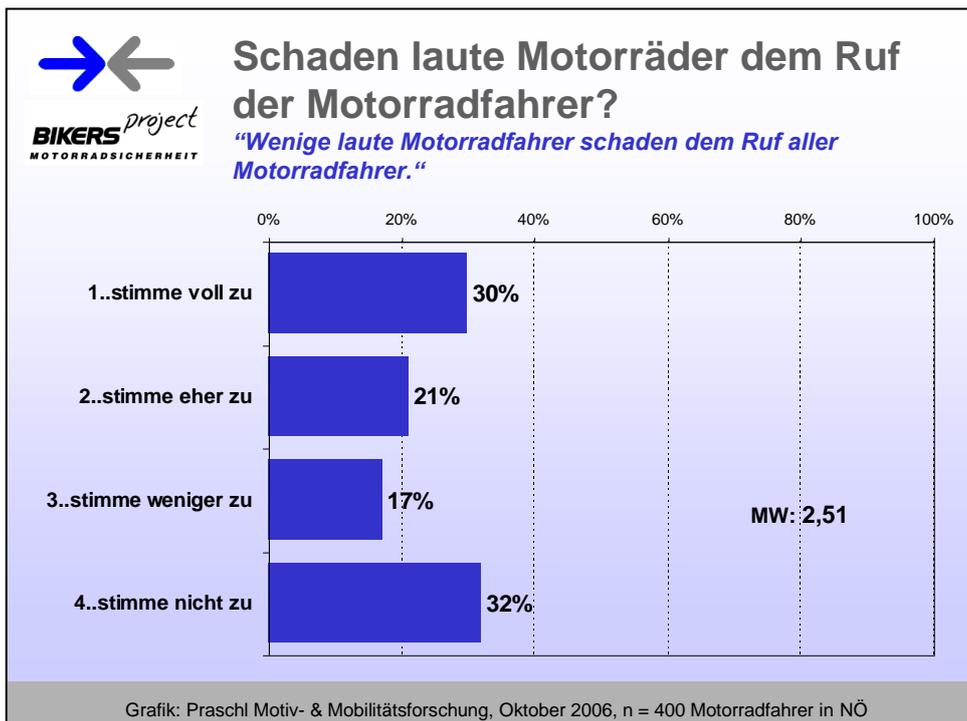
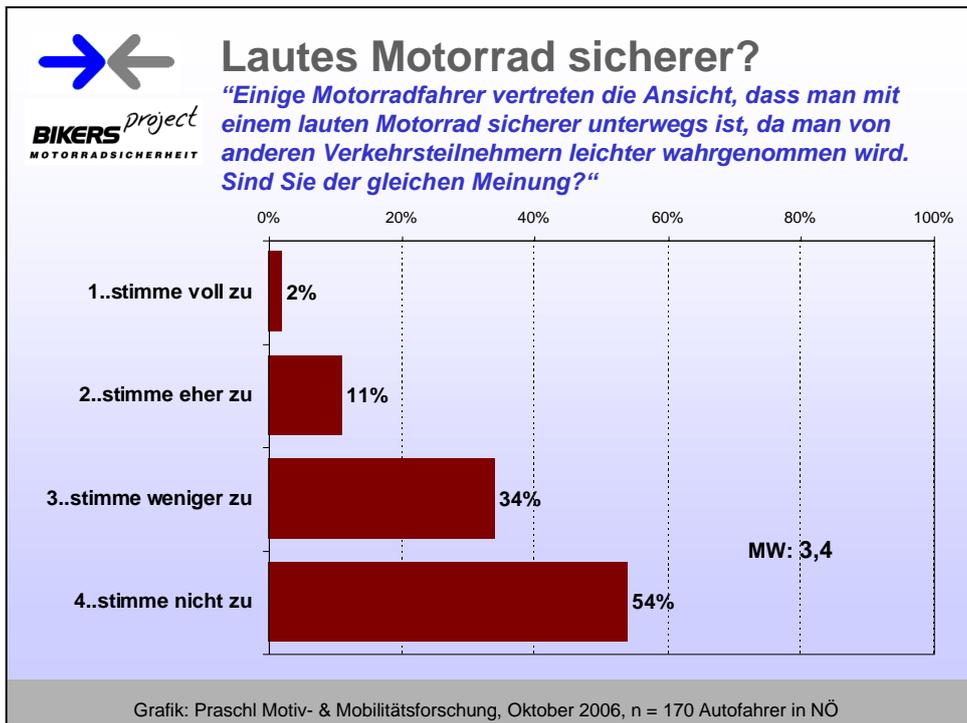
**Unter 35-jährige** Motorradfahrer (13%), **rasante Fahrer** (27%) und Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** Motorleistung (27%) stimmen hier deutlich seltener zu.

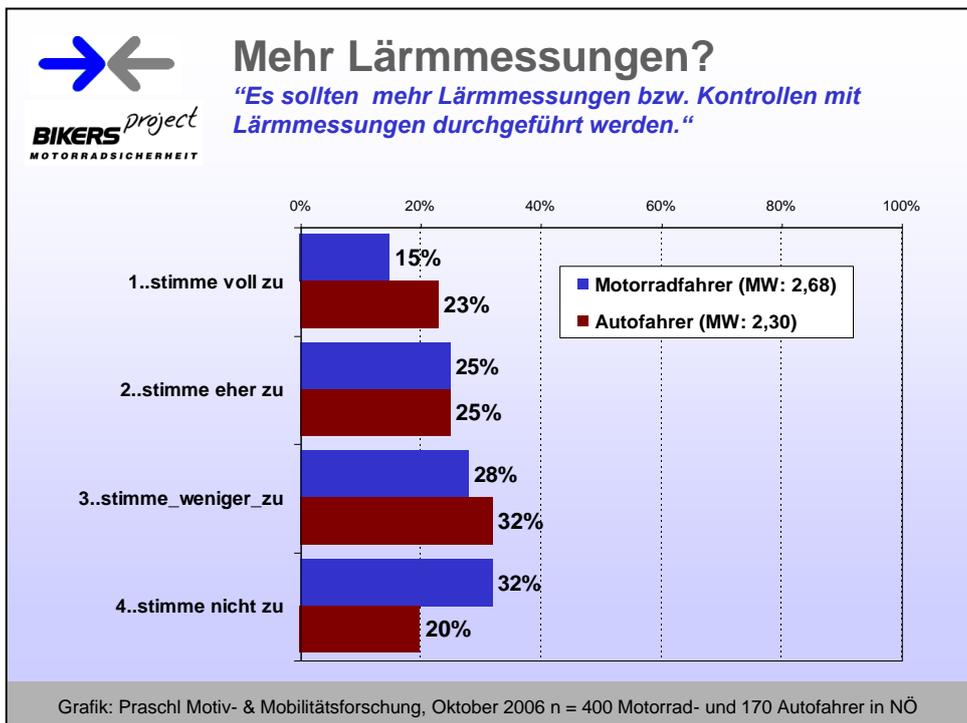
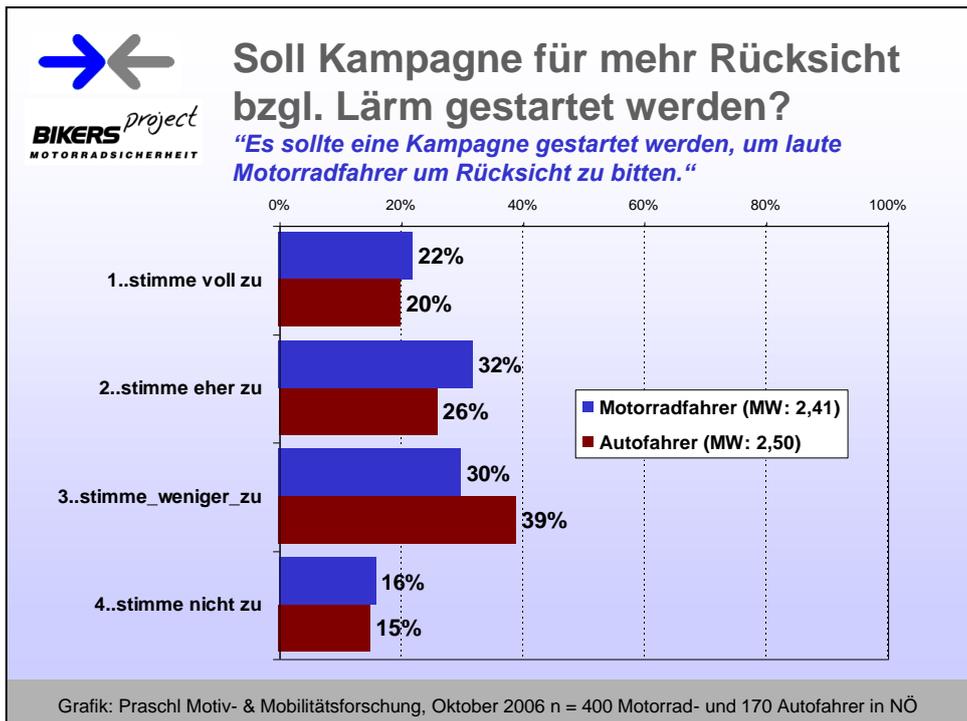
### **Fühlen sich Autofahrer vom Motorradlärm beeinträchtigt?**

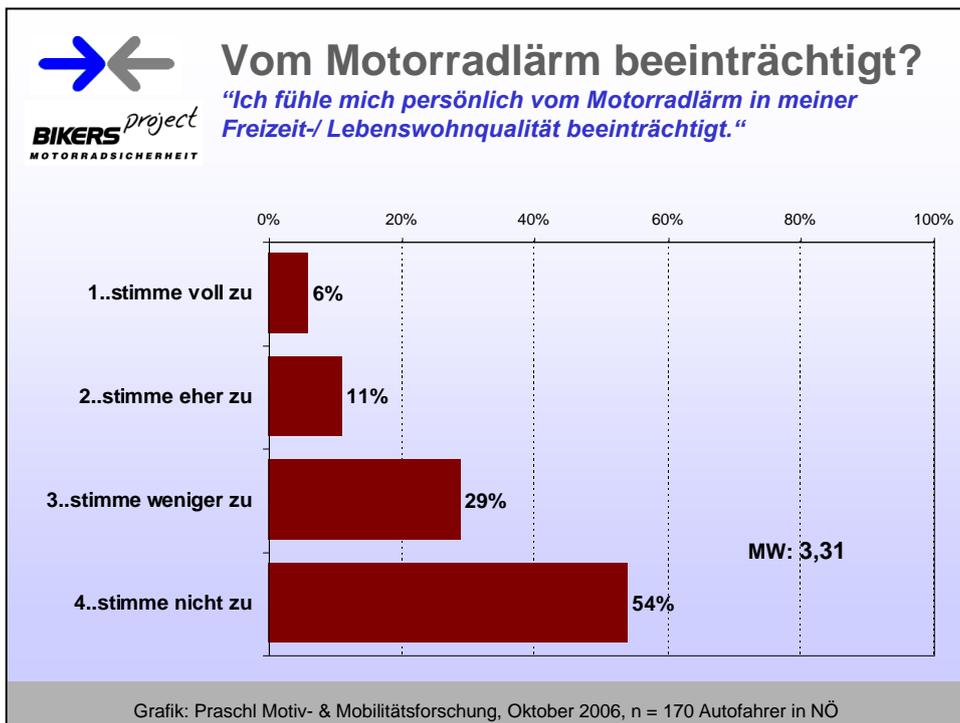
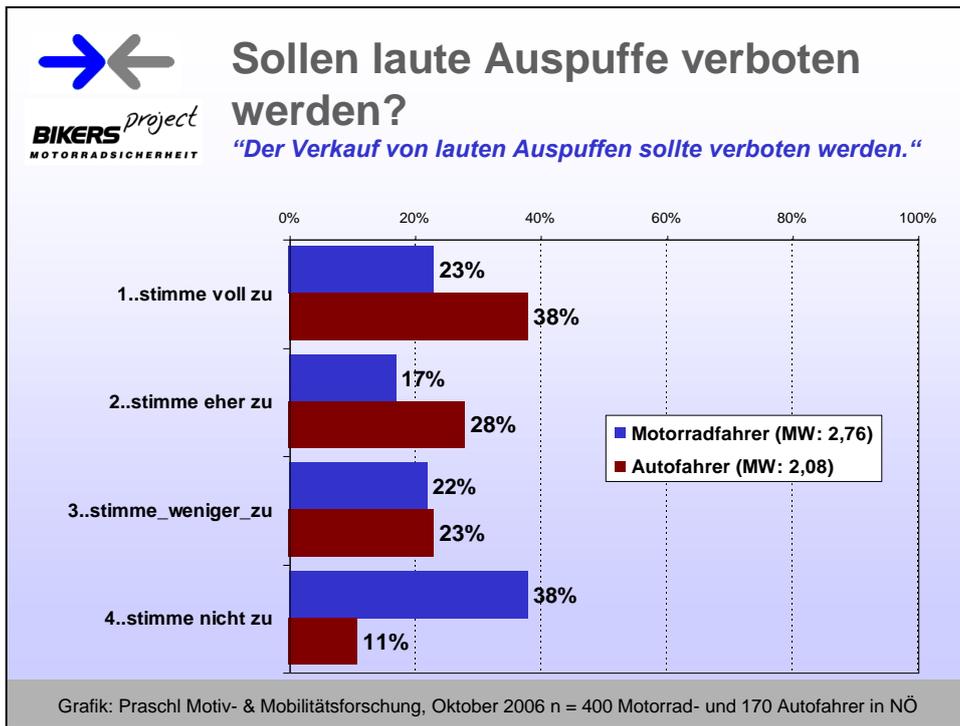
Direkt von Motorradlärm beeinträchtigt fühlen sich nur **17%** der Autofahrer (6% „stimme voll zu“ und 11% „stimme eher zu“, 29% „stimme weniger zu, 54% „stimme nicht zu“)

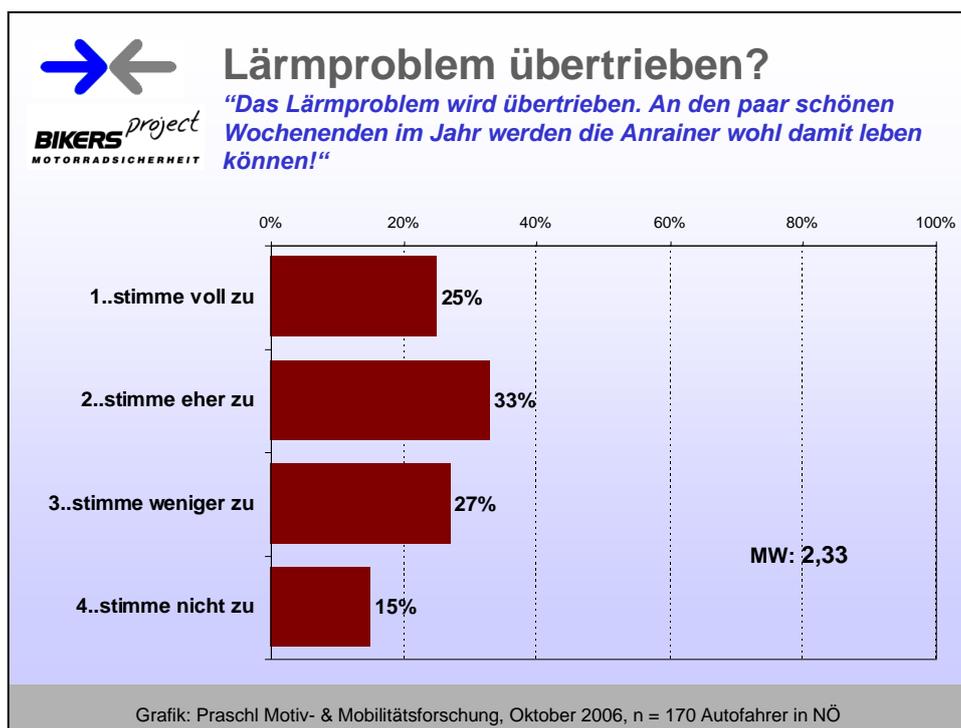
**58%** der Autofahrer meinen sogar, dass das Lärmproblem übertrieben wird und der Motorradlärm den Anrainern an den paar schönen Wochenenden im Jahr durchaus zugemutet werden kann.











## Klima zwischen Motorrad- und Autofahrern

### Klima zwischen Motorrad- und Autofahrern

Das Klima zwischen Motorrad- und Autofahrern wird sowohl von Motorrad- als auch von Autofahrern eher schlecht beurteilt, noch etwas schlechter von den Motorradfahrern. Nur **24%** der Motorradfahrer (1% „stimme voll zu“, 23% „stimme eher zu“) und **33%** der Autofahrer (5% „stimme voll zu“, 28% „stimme eher zu“) stimmen zu, dass zwischen Motorrad- und Autofahrern ein einigermaßen positives, partnerschaftliches Klima herrscht.

Als besonders schlecht wird das Klima zwischen Motorrad- und Autofahrern von den **unter 35-Jährigen** (19% Zustimmung), den Fahrern kleinerer Maschinen mit **bis zu 60 PS** Motorleistung (19%) und den Fahrern mit einer **Fahrerfahrung** von bis zu 10.000 km (17%) beurteilt.

### Klima zwischen den Autofahrern

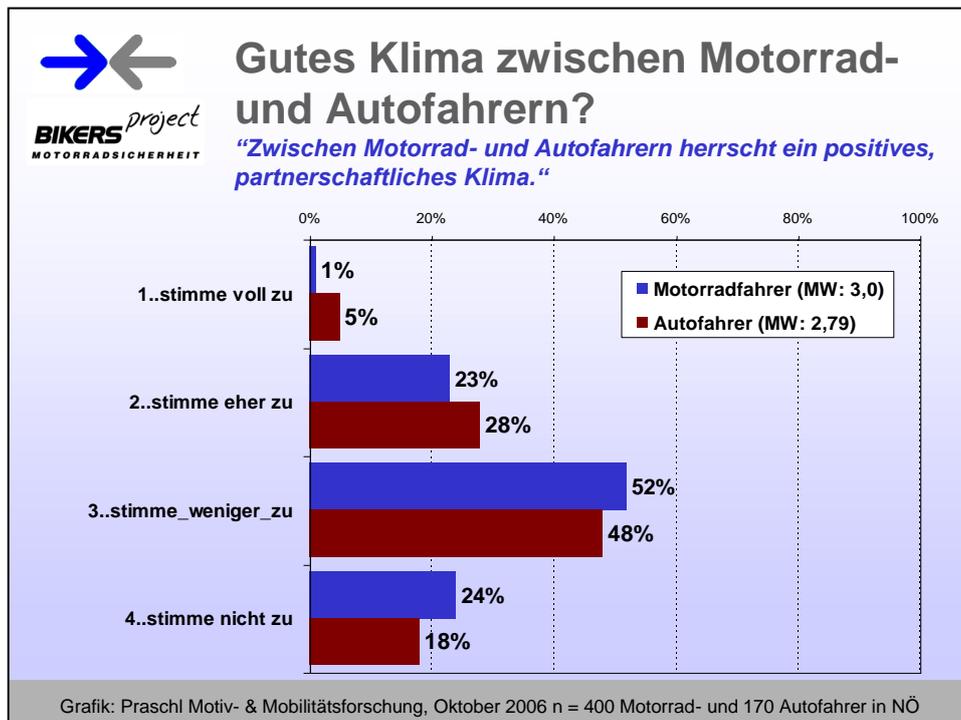
Noch ungünstiger wird – besonders von den Motorradfahrern - das Klima zwischen den Autofahrern beurteilt.

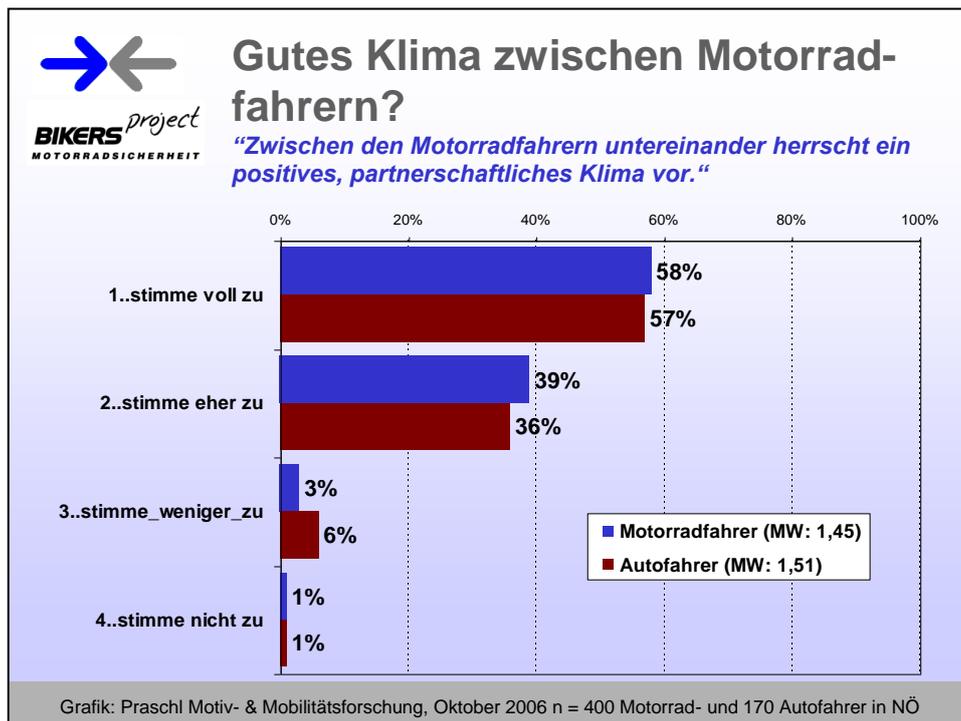
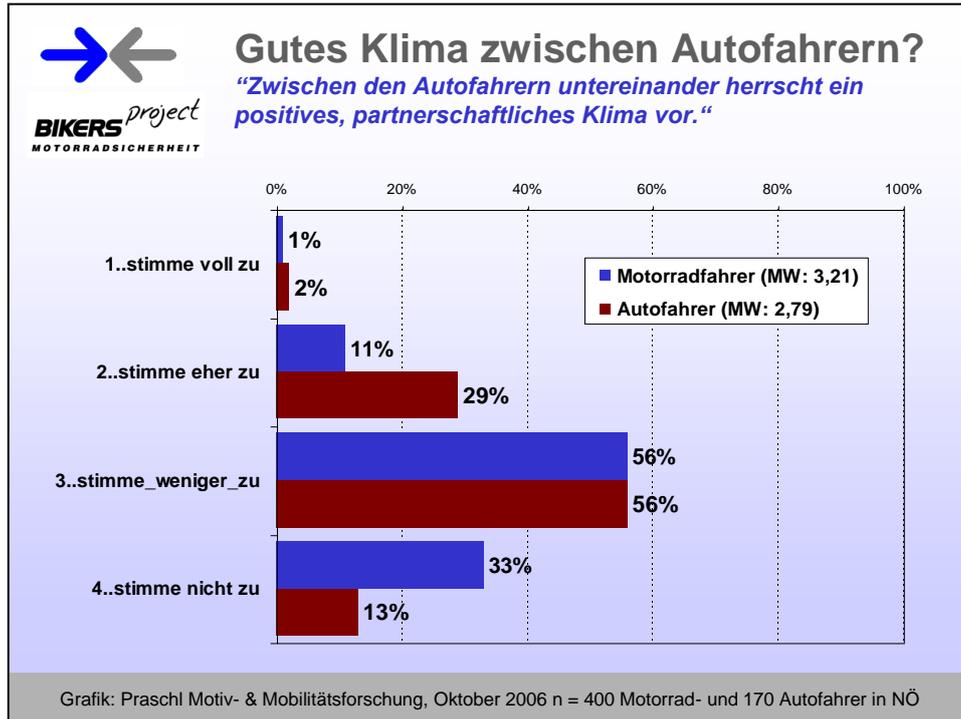
Nur **12%** der Motorradfahrer (1% „stimme voll zu“, 11% „stimme eher zu“) und **31%** der Autofahrer (2% „stimme voll zu“, 29% „stimme eher zu“) stimmen zu, dass zwischen den Autofahrern ein einigermaßen positives, partnerschaftliches Klima herrscht.

### Klima zwischen den Motorradfahrern

Das Klima zwischen den Motorradfahrern wird sowohl von den Motorrad- als auch von den Autofahrern positiv beurteilt.

**97%** der Motorradfahrer (58% „stimme voll zu“, 39% „stimme eher zu“) und **93%** der Autofahrer (57% „stimme voll zu“, 36% „stimme eher zu“) stimmen zu, dass zwischen den Motorradfahrern ein positives, partnerschaftliches Klima herrscht.





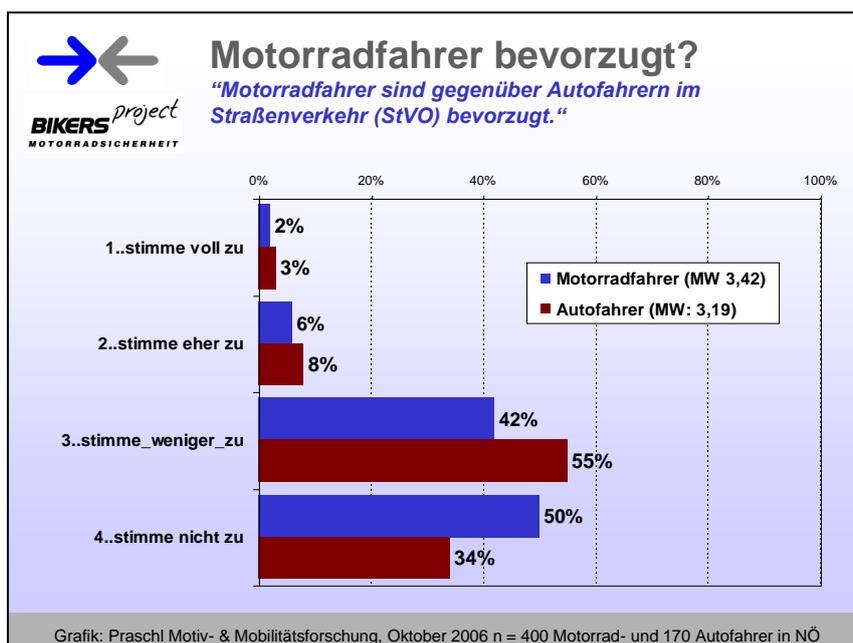
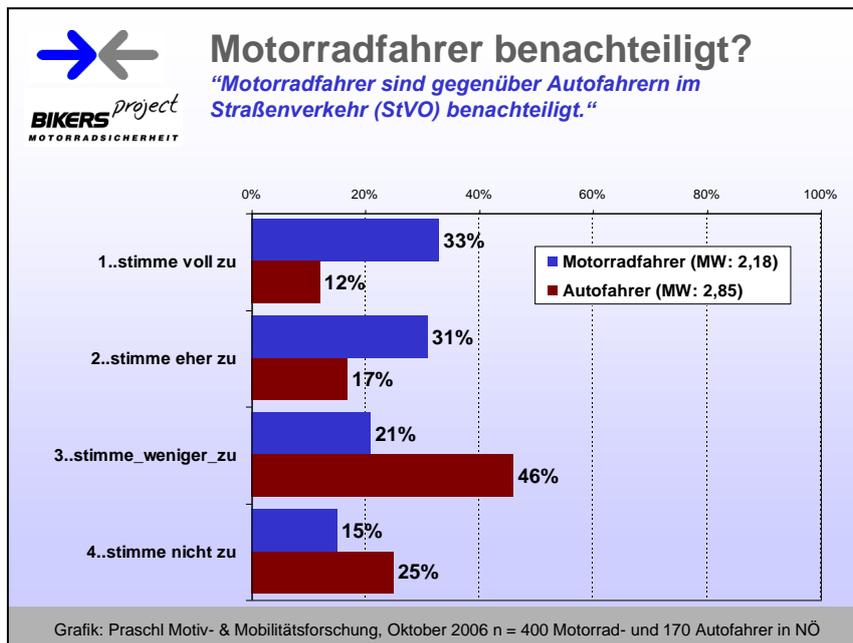
## Benachteiligung / Bevorzugung von Motorradfahrern

**64%** der Motorradfahrer fühlen sich im Straßenverkehr gegenüber den Autofahrern benachteiligt (33% „stimme voll zu“ und 31% „stimme etwas zu“). Autofahrer erkennen eine solche Benachteiligung der Motorradfahrer nur zu **29%** (12% „stimme voll zu“ und 17% „stimme etwas zu“).

Nur **8%** der Motorradfahrer fühlen sich im Straßenverkehr bevorzugt (2% „stimme voll zu“ und 6% „stimme etwas zu“). Auch die Autofahrer erkennen nur zu **11%** eine Bevorzugung der Motorradfahrer (2% „stimme voll zu“ und 6% „stimme etwas zu“)

Mit steigender **Fahrerfahrung** steigt das Gefühl der Benachteiligung etwas an (bis 10.000 km Fahrerfahrung: 55%, über 100.000 km Fahrerfahrung: 72%).

Immerhin 17% der **Vielfahrer** fühlen sich als Motorradfahrer im Straßenverkehr auch manchmal bevorzugt.

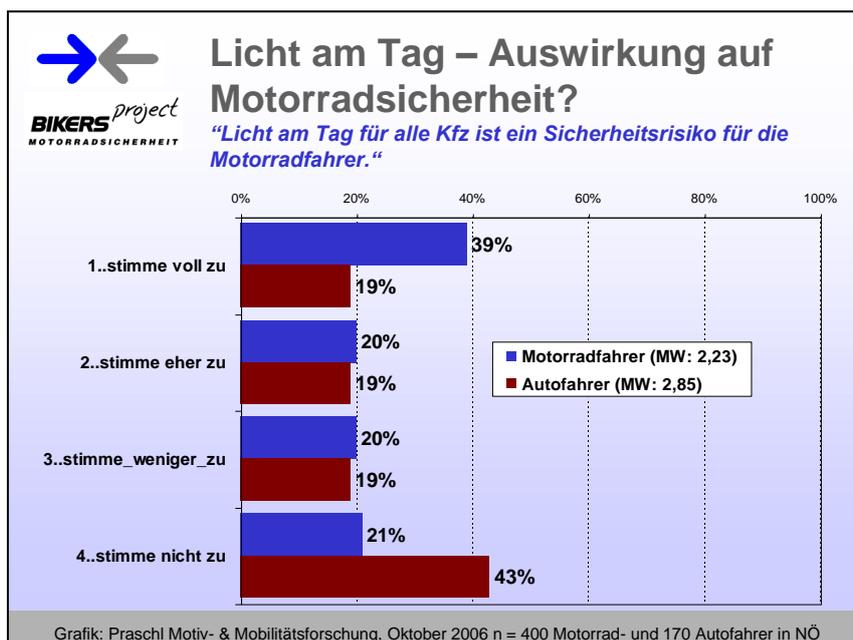


## Licht am Tag

**46%** der Motorradfahrer meinen, dass „Fahren mit Licht am Tag für alle Kfz“ die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer steigert (24% „stimme voll zu“ und 22% „stimme etwas zu“), Autofahrer sind zu **70%** dieser Meinung (51% „stimme voll zu“ und 19% „stimme etwas zu“)

**59%** der Motorradfahrer sind der Meinung, dass „Fahren mit Licht am Tag für alle Kfz“ ein Sicherheitsrisiko für Motorradfahrer darstellt. Autofahrer sind nur zu **38%** dieser Meinung.

Mit steigender Motorleistung und steigender Fahrerfahrung sinkt die Akzeptanz von „Fahren mit Licht am Tag für alle Kfz“. Nur jeweils 39% der Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** (bis 85 PS: 56%) und der Fahrer mit **über 100.000 km** Fahrerfahrung (bis 10.000 km: 60%) meinen, dass „allgemeines Fahren mit Licht am Tag“ die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer steigert, jeweils 72% meinen, dass dadurch die Sicherheit der Motorradfahrer beeinträchtigt wird (bis 60 PS: 49%, bis 10.000 km Fahrerfahrung: 46%).

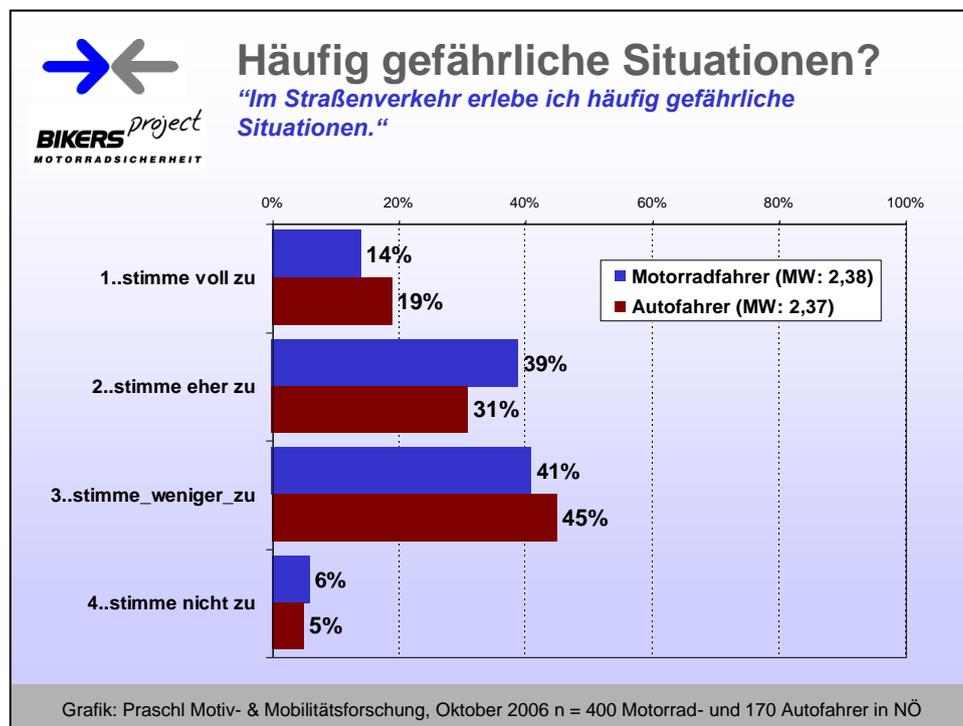


## Häufigkeit gefährlicher Situationen

Motorrad- und Autofahrer erleben im Straßenverkehr etwa gleich häufig gefährliche Situationen. **53%** der Motorradfahrer (14% „stimme voll zu“ und 39% „stimme eher zu“) und **50%** der Autofahrer (19% „stimme voll zu“ und 31% „stimme eher zu“) geben an, im Straßenverkehr häufig gefährliche Situationen zu erleben.

Im **Jahr 1999** stimmten noch 72% der Motorradfahrer zu, im Straßenverkehr häufig gefährliche Situationen zu erleben.

Zwischen den einzelnen Teilgruppen zeigten sich bei der Anzahl subjektiv wahrgenommener gefährlicher Situationen überraschenderweise **kaum Unterschiede**, auch nicht zwischen zurückhaltenden und rasanten Fahrern. Tendenziell erlebten bisher **unfallfreie Fahrer** (60%) und Fahrer mit **über 100.000 km Fahrerfahrung** häufiger gefährliche Situationen im Straßenverkehr. Die kann aber auch bedeuten, dass diese Fahrer für Gefahrensituationen sensibler sind.

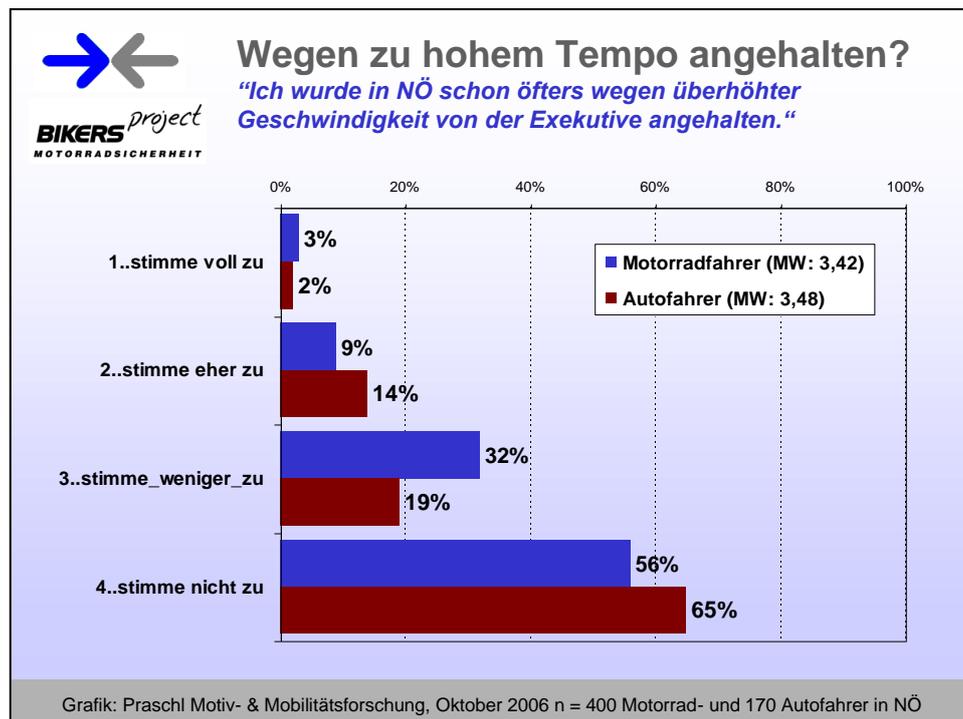


## Häufigkeit von Anhaltungen wegen zu hohem Tempo

**12%** der Motorradfahrer (3% „stimme voll zu“ und 9% „stimme eher zu“) und **16%** der Autofahrer (2% „stimme voll zu“ und 14% „stimme eher zu“) geben an, schon öfters von der Exekutive wegen überhöhter Geschwindigkeit angehalten worden zu sein.

Im **Jahr 1999** gaben noch 25% an, schon öfters wegen überhöhter Geschwindigkeit angehalten worden zu sein. Entweder hat sich offenbar etwas am Fahrverhalten oder an der Überwachungsichte geändert.

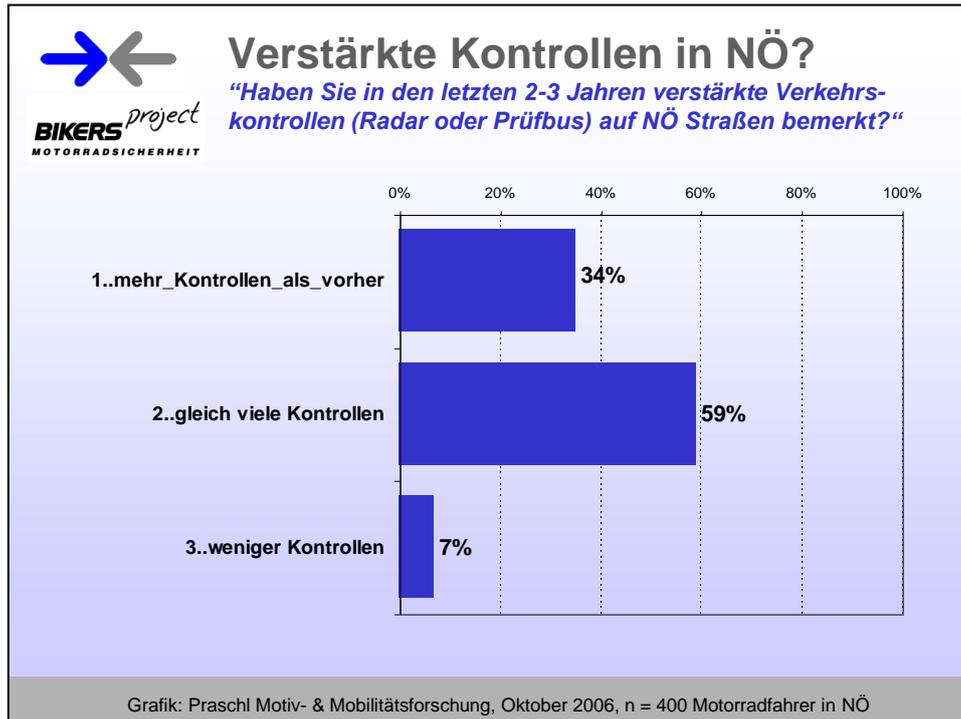
Erwartungsgemäß wurden **rasante Fahrer** bisher deutlich häufiger wegen überhöhter Geschwindigkeit von der Exekutive angehalten (27%, zurückhaltende Fahrer: 6%), ebenso **Vielfahrer** (24%) und Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** Motorleistung (18%).



## Wahrgenommene Häufigkeit von Verkehrskontrollen

**34%** der Motorradfahrer meinen, dass die Verkehrskontrollen in den letzten 2 bis 3 Jahren auf Niederösterreichs Straßen verstärkt wurden. **59%** stellen keine Änderungen fest und **7%** meinen, dass die Kontrollen weniger wurden.

*Je rasanter ihr Fahrstil, desto häufiger vermuten Motorradfahrer, dass sich die Verkehrskontrollen in Niederösterreich verstärkt haben. 49% der **rasanten Fahrer**, 36% der **zügig-aktiven Fahrer** und 29% der **zurückhaltenden Fahrer** vermuten eine Verstärkung der Verkehrskontrollen in den letzten 2 bis 3 Jahren. Dieser Vermutung schließen sich 43% der Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** Motorleistung an (bis 60 PS: 32%).*



## Angst vor Unfällen

**42%** der Motorradfahrer (10% „stimme voll zu“ und 32% „stimme eher zu“) und **31%** der Autofahrer (6% „trifft voll zu und 25% „trifft eher zu“) haben beim Fahren öfters Angst, **unschuldig** in einen Unfall verwickelt zu werden.

Nur **6%** der Motorradfahrer und **11%** der Autofahrer haben Angst davor, **selbst einen Unfall zu verursachen**. Nahezu alle Auto- und Motorradfahrer halten es für äußerst unwahrscheinlich selbst einmal an einem Unfall Schuld sein zu können.

Trotzdem sehen immerhin **35%** der Motorradfahrer (10% „stimme voll zu“ und 25% „stimme eher zu“) und **26%** der Autofahrer (5% „stimme voll zu“ und 21% „stimme eher zu“) in ihrem **eigenen Verhalten** die Hauptgefahr für einen Unfall

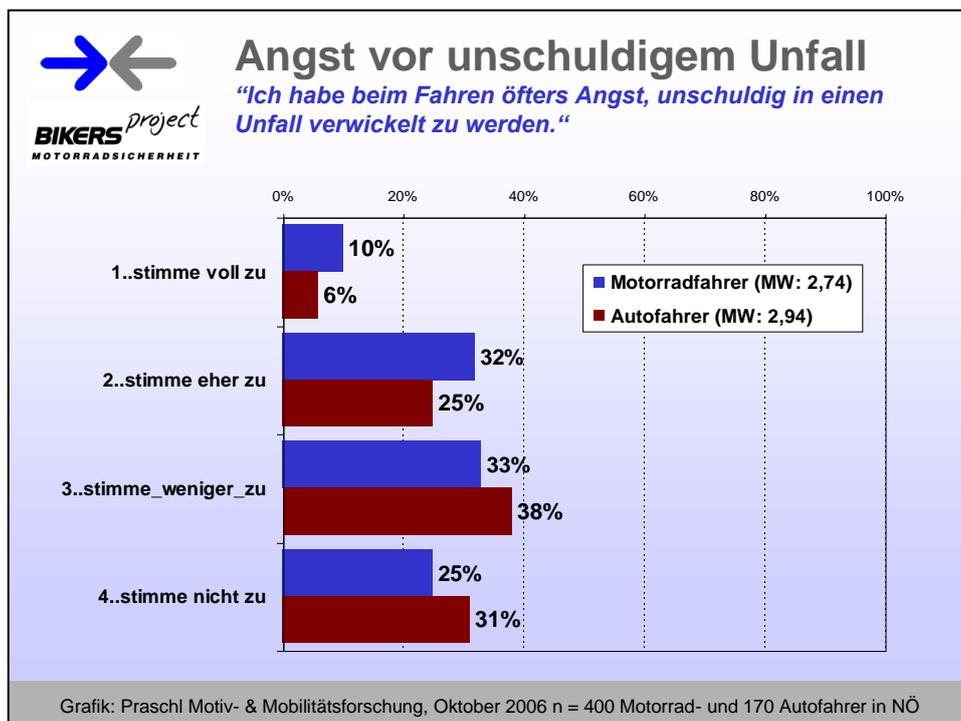
*Die Angst vor einer unschuldigen Unfallverwicklung war im Jahr 1999 noch etwas größer (58%), an der Angst, selbst einen Unfall verursachen zu können änderte sich hingegen nichts. Die Auffassung, dass die Hauptgefahr eines Unfalls im eigenen Verhalten liegt, stieg von 17% im Jahr 1999 auf 35% an. Möglicherweise hat die stetige Bewusstseinsbildung in diese Richtung – auch durch die Bikers Project-Kampagne - ein gewisses **Umdenken** bewirkt.*

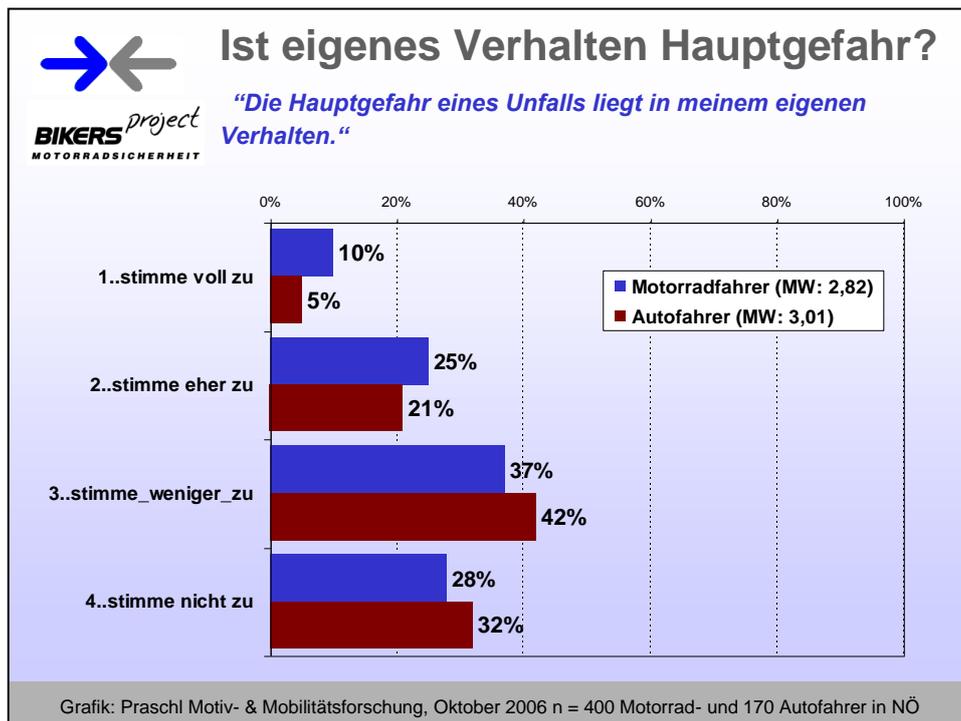
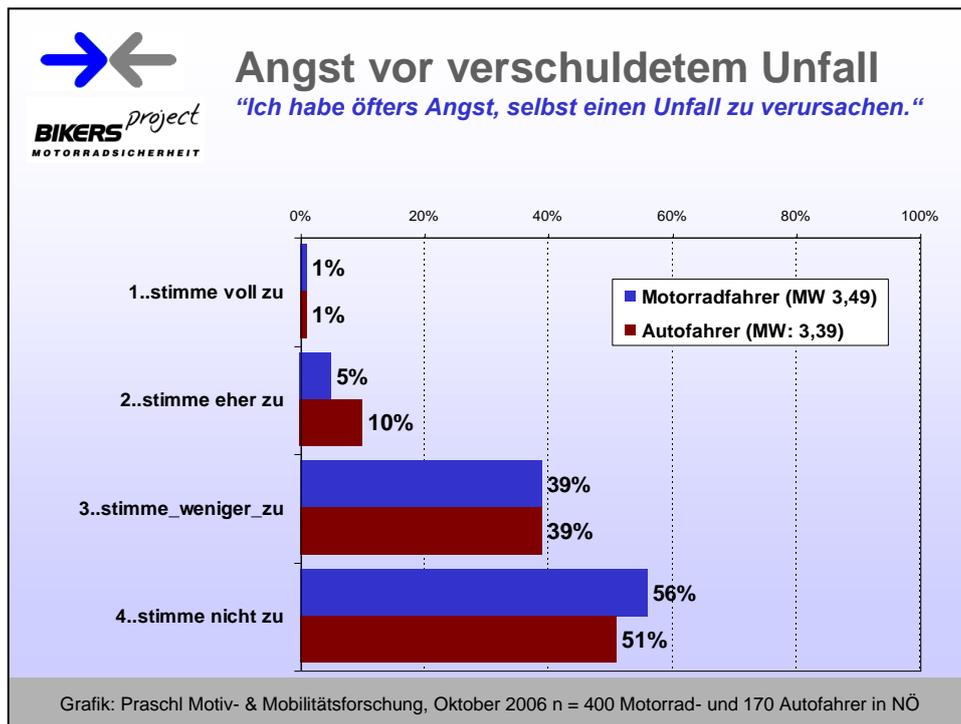
*Die Angst vor unschuldiger Unfallverwicklung ist bei bisher **unfallfreien Motorradfahrern** stärker ausgeprägt (50%) als bei Fahrern, die schon Unfälle hatten (37%). Weiters steigt die Angst vor unschuldiger Unfallverwicklung mit steigender **Fahrerfahrung** deutlich an (bis 10.000 km Fahrpraxis: 26%, bis 50.000 km: 39%, bis 100.000 km: 45%, über 100.000 km: 53%).*

*Die Angst selbst einen Unfall zu verursachen sinkt mit steigender **Fahrerfahrung** deutlich ab und paradoxerweise auch mit der Rasanz des eigenen Fahrstils. 11% der Biker mit unter 10.000 km Fahrerfahrung haben Angst, einen Unfall verursachen zu können, nur mehr 5% der Biker mit bis zu 100.000 km und nur 1% der Biker mit über 100.000 km Fahrerfahrung.*

*4% der **rasanten Fahrer** und 9% der zurückhaltenden Motorradfahrer haben Angst, selbst einen Unfall verursachen zu können.*

*Ebenso sehen **rasante Fahrer** nur zu 33% die Hauptgefahr eines Unfalls in ihrem eigenen Verhalten (zurückhaltende Fahrer: 41%).*





## Anteil zu schneller Motorrad- und Autofahrer

Motorradfahrer schätzen, dass rund **48%** der Motorradfahrer auf Niederösterreichs Straßen zu schnell unterwegs sind. Autofahrer schätzen diesen Anteil sogar auf **55%**.

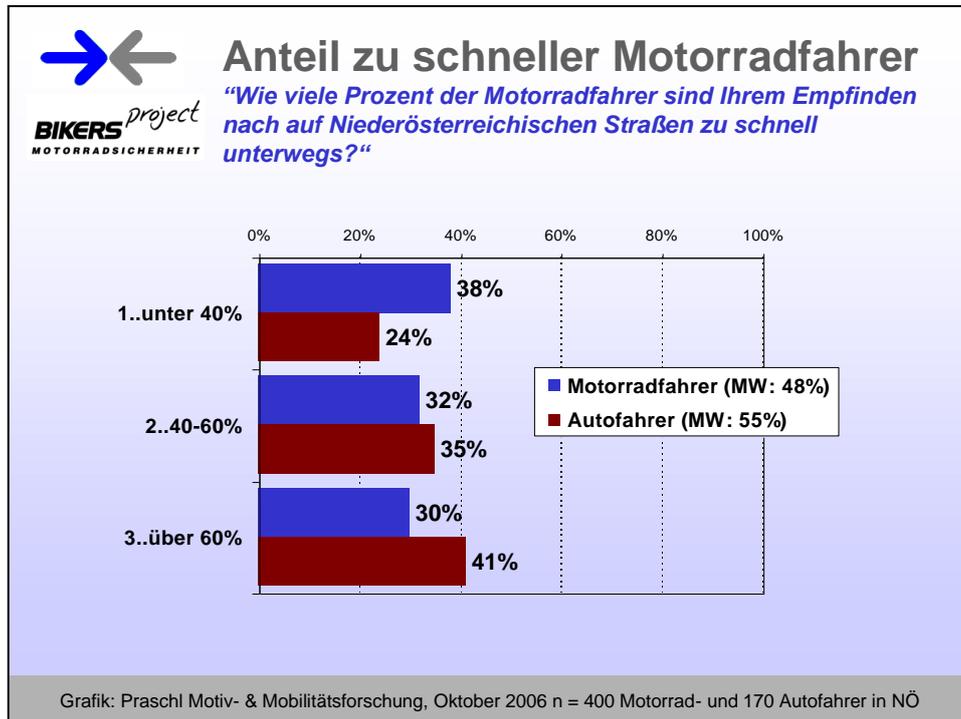
Von den Autofahrern sind nach Einschätzung der Motorradfahrer **46%** zu schnell unterwegs. Autofahrer schätzen diesen Anteil auf **52%**.

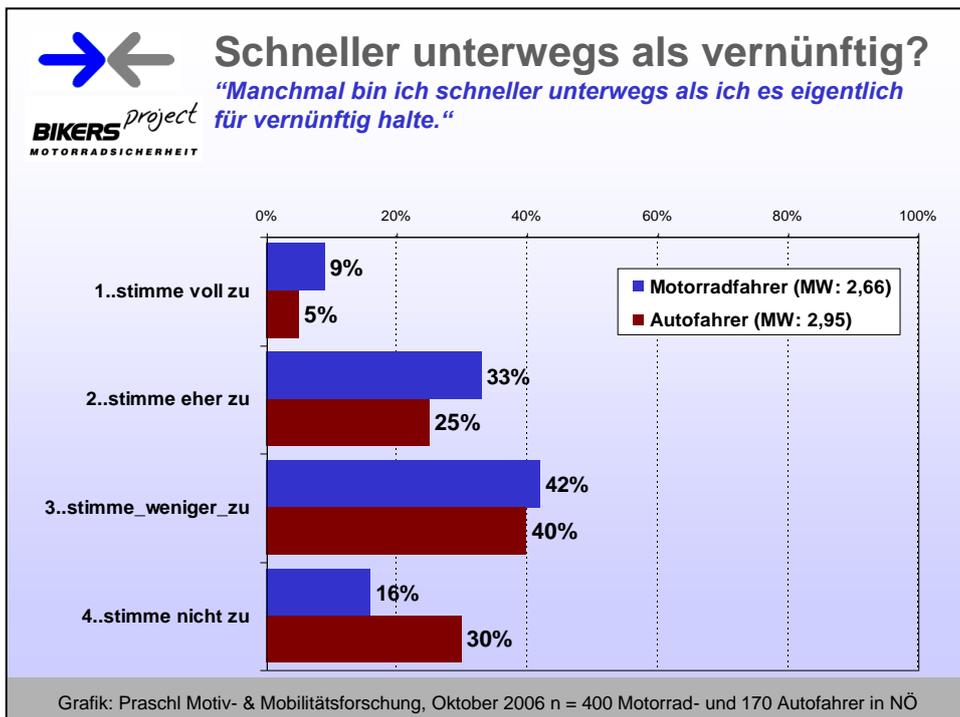
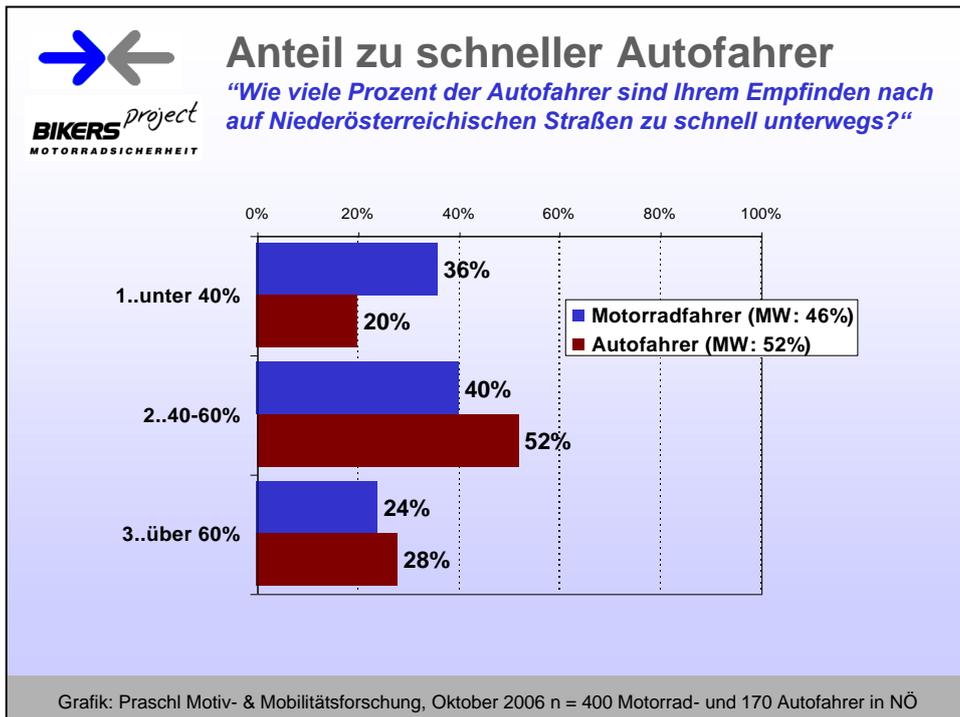
**42%** der Motorradfahrer (9% „stimme voll zu“ und 33% „stimme eher zu“) und **30%** der Autofahrer (5% „stimme voll zu“ und 25% „stimme eher zu“) gestehen ein, manchmal schneller unterwegs zu sein, als sie es eigentlich für vernünftig halten.

Im **Jahr 1999** schätzen die Motorradfahrer, dass rund 43% der Motorradfahrer zu schnell unterwegs sind.

Mit steigender **Fahrerfahrung** sinkt die Einschätzung, wie viele Motorrad- und Autofahrer zu schnell unterwegs sind etwas ab. Fahrer mit unter 10.000 km Fahrerfahrung meinen, dass 54% der Motorradfahrer und 51% der Autofahrer zu schnell unterwegs sind, Fahrer mit über 100.000 km Fahrerfahrung meinen, dass 44% der Motorradfahrer und 40% der Autofahrer zu schnell unterwegs sind. Weiters sind Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** Motorleistung der Meinung, dass nur 42% der Autofahrer zu schnell unterwegs sind, Fahrer von Maschinen mit bis zu 60 PS Motorleistung schätzen diesen Wert auf 50%.

**Rasante Motorradfahrer** sind zu 64%, zülig-aktive Fahrer zu 48% und zurückhaltende Fahrer zu 27% manchmal schneller unterwegs als sie es für vernünftig halten. Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** Motorleistung sind etwas häufiger (46%, unter 60 PS: 37%) schneller unterwegs, als sie es für vernünftig halten, **weibliche** Fahrer nur zu 25% (Männer: 44%).

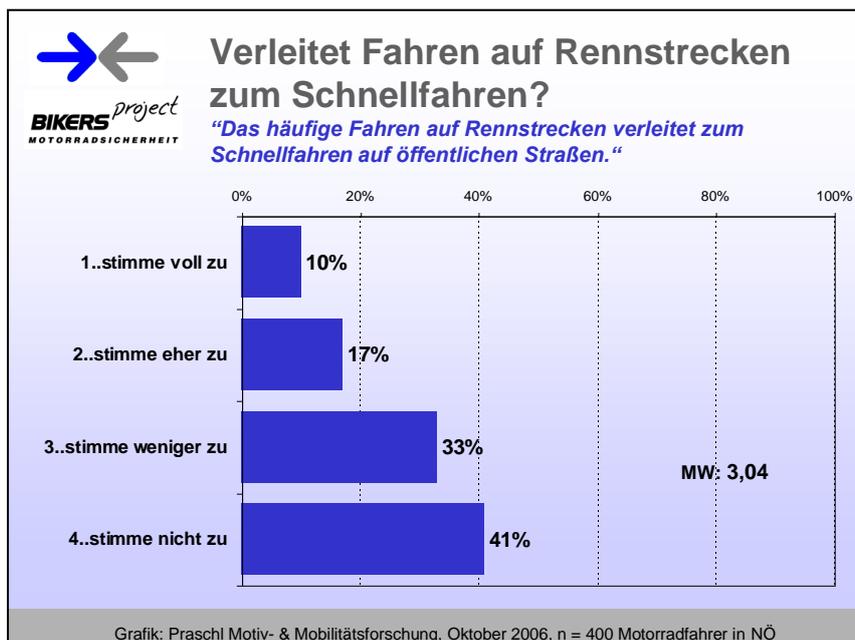
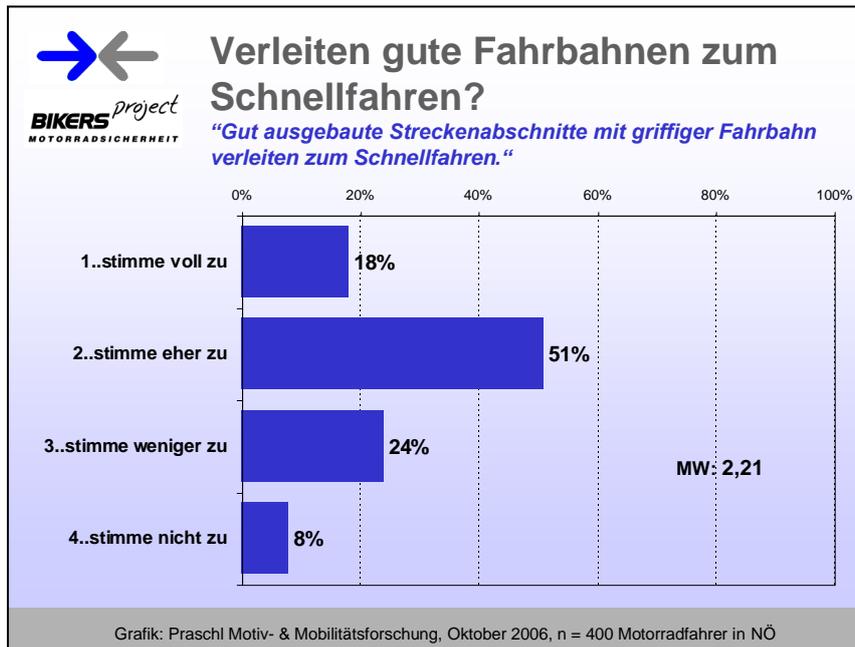




## Verleitung zum Schnellfahren durch gute Fahrbahn u. Rennstrecken

**69%** der Motorradfahrer meinen, dass gut ausgebaute Streckenabschnitte mit griffiger Fahrbahn zum Schnellfahren verleiten können (18% „stimme voll zu“ und 51% „stimme eher zu“). **27%** meinen, dass häufiges Fahren auf Rennstrecken zum Schnellfahren auf öffentlichen Straßen verleiten kann.

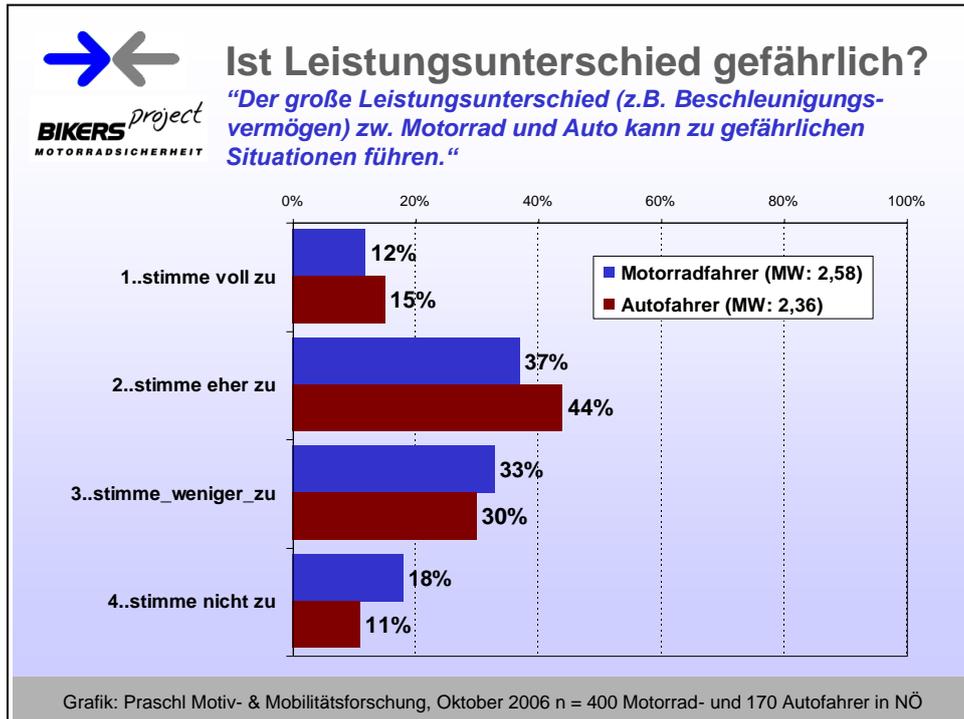
Unterschiede zwischen den einzelnen Teilgruppen zeigten sich nur bei der Frage nach der Auswirkung des häufigen Fahrens auf Rennstrecken. **Rasante Fahrer** stimmen nur zu 18% zu, dass häufiges Fahren auf Rennstrecken zum Schnellfahren auf öffentlichen Straßen verleitet, zurückhaltende Fahrer vermuten dies zu 36%. **Vielfahrer** mit über 10.000 km Jahres-Kilometerleistung stimmen ebenfalls nur zu 15% zu, Fahrer mit bis zu 5.000 km Jahres-Kilometerleistung zu 30%.



## Gefahr durch Leistungsunterschied zwischen Motorrädern und Autos

**49%** der Motorradfahrer (12% „stimme voll zu“ und 37% „stimme eher zu“) und **59%** der Autofahrer (15% „stimme voll zu“ und 44% „stimme eher zu“) sehen im großen Leistungsunterschied (z.B. Beschleunigungsvermögen) zwischen Autos und Motorrädern ein Gefahrenpotential.

**Vielfahrer** mit über 10.000 km Jahres-Kilometerleistung und Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** Motorleistung sehen nur zu jeweils 38% ein Gefahrenpotential im großen Leistungsunterschied zwischen Motorrädern und Autos (Wenigfahrer bis 5.000 km Jahres-Fahrleistung: 54%, Fahrer von Maschinen mit bis zu 60 PS Leistung: 58%).

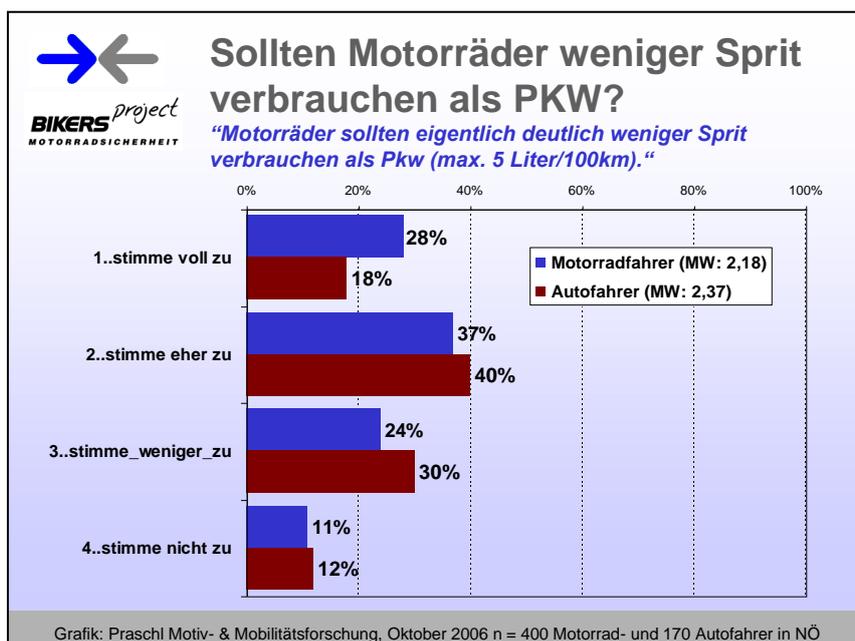
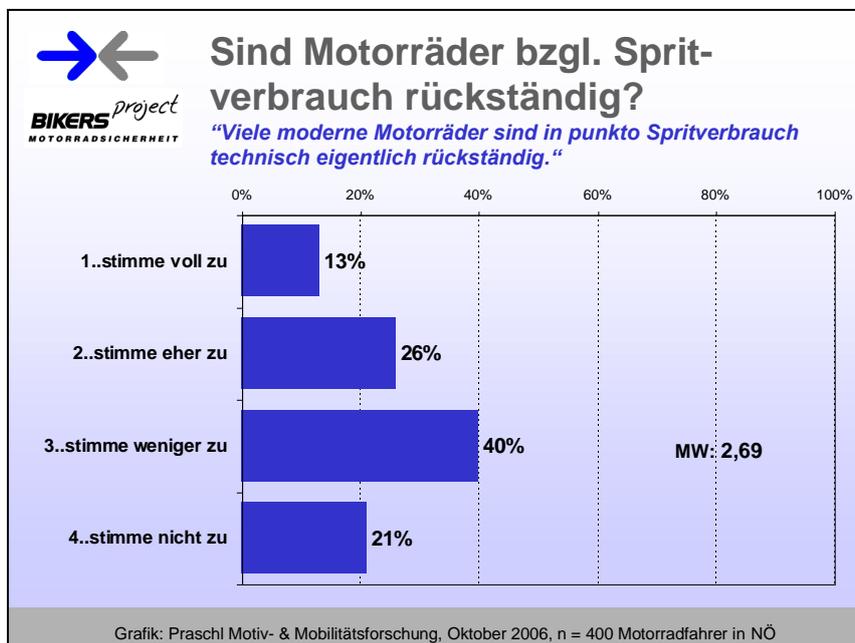


## Spritverbrauch von Motorrädern

**39%** der Motorradfahrer stimmen zu, dass viele moderne Motorräder in punkto Spritverbrauch technisch eigentlich rückständig sind (13% „stimme voll zu“ und 26% „stimme eher zu“).

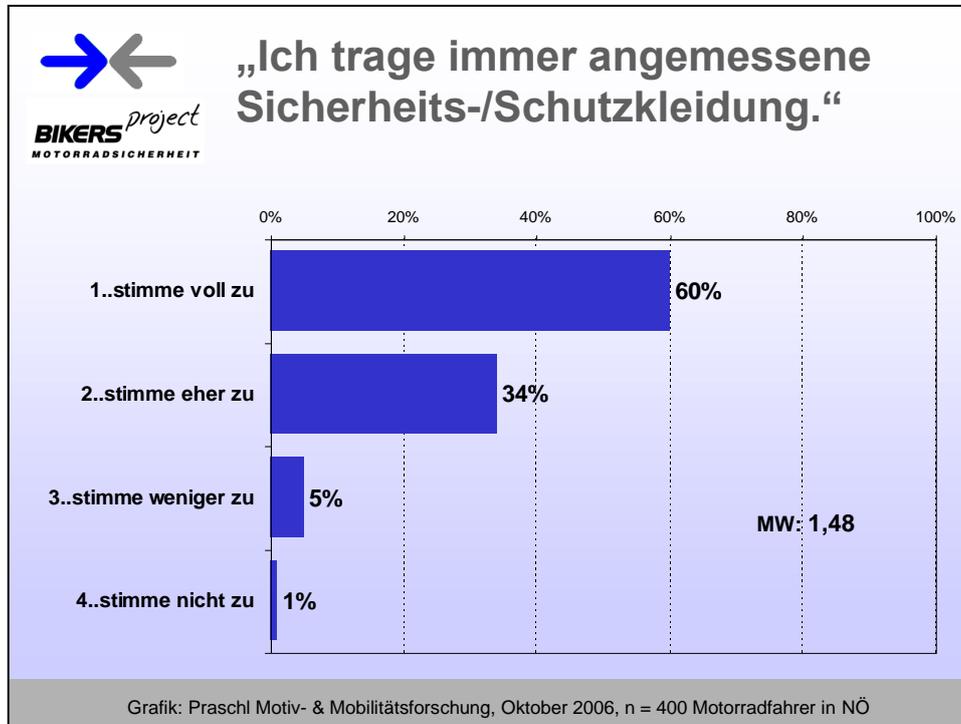
**65%** der Motorradfahrer (28% „stimme voll zu“ und 37% „stimme eher zu“) sind der Meinung, dass Motorräder eigentlich deutlich weniger Sprit verbrauchen sollten als Autos (maximal 5 Liter pro 100 km). Autofahrer sind zu **58%** auch dieser Meinung (18% „stimme voll zu“ und 40% „stimme eher zu“).

**Rasante Fahrer** legen auf geringen Spritverbrauch signifikant weniger Wert (29% meinen, dass Motorräder in punkto Spritverbrauch rückständig sind, zurückhaltende Fahrer: 41%). Dass Motorräder eigentlich weniger Sprit verbrauchen sollten liegt vor allem **über 35-Jährigen** Fahrern (70% Zustimmung, unter 35-Jährige: 54%), Fahrern von Maschinen mit **bis zu 60 PS** Motorleistung (78% Zustimmung, über 100 PS: 52% Zustimmung) und **tempomäßig zurückhaltenden Fahrern** (72% Zustimmung, rasante Fahrer: 44%) am Herzen.

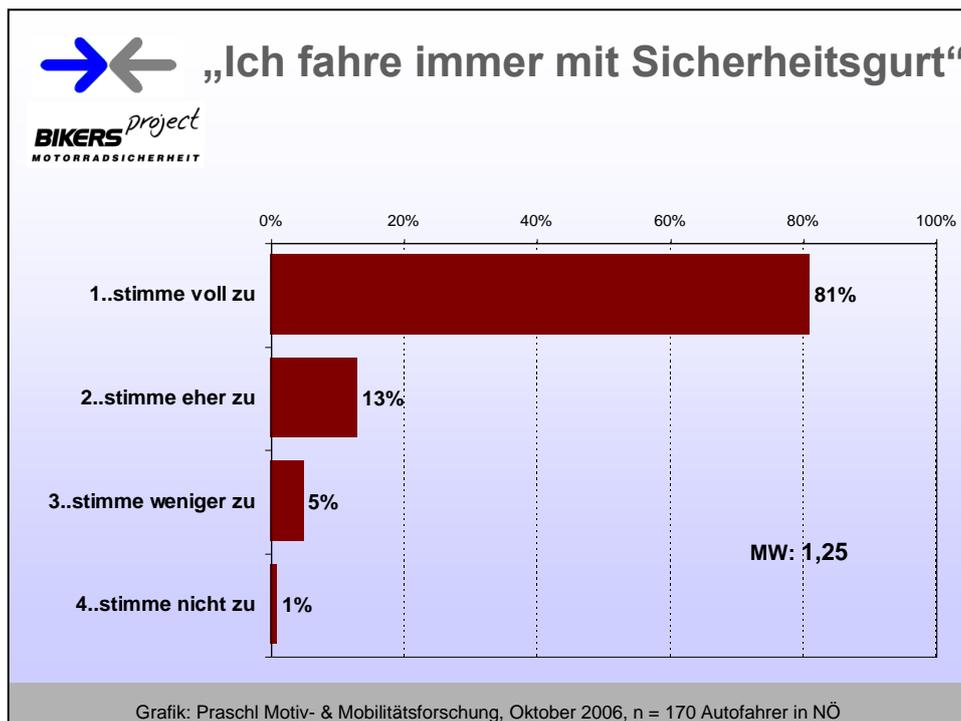


## Schutzkleidung (Motorrad) und Sicherheitsgurt (Auto)

**60%** der Motorradfahrer geben an praktisch immer mit angemessener Sicherheits- bzw. Schutzkleidung zu fahren, weitere **34%** stimmen dieser Aussage „eher“ zu. Nur 6% stimmen weniger oder gar nicht zu (*keine nennenswerten Gruppenunterschiede*).



**81%** der befragten Autofahrer geben an, praktisch immer mit Sicherheitsgurt zu fahren. Weitere **13%** stimmen dieser Aussage „eher“ zu. Nur **6%** stimmen weniger oder gar nicht zu.



## Einhaltung von Tempolimits

**56%** der Motorradfahrer (14% „stimme voll zu“ und 42% „stimme eher zu“) und **69%** (29% „stimme voll zu“ und 42% „stimme eher zu“) der Autofahrer geben an, **Tempolimits auf Autobahnen** einzuhalten.

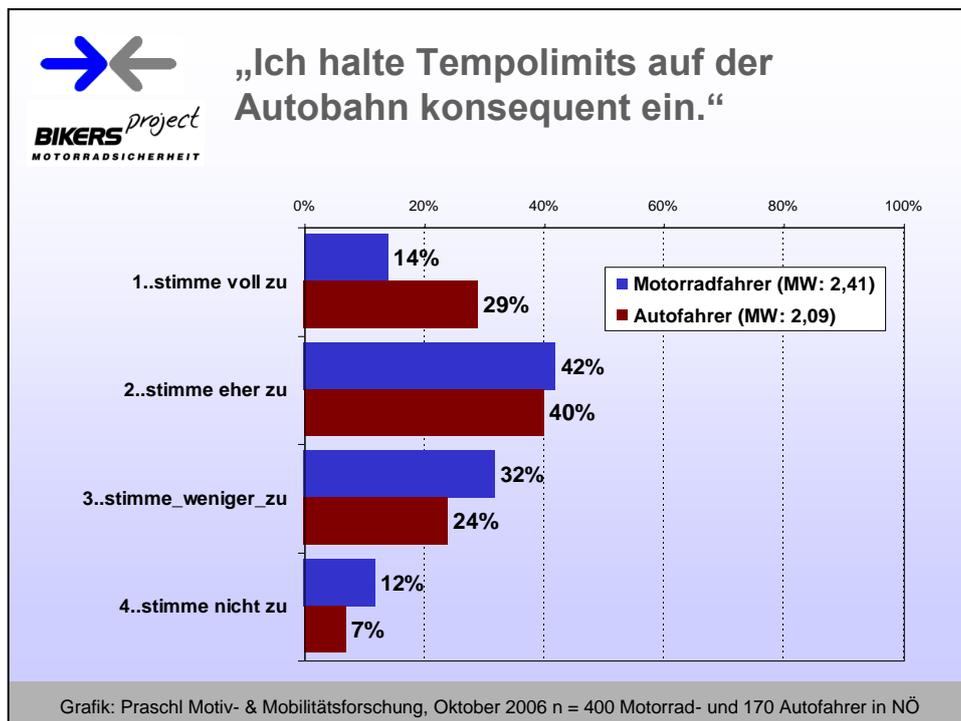
**45%** der Motorradfahrer (8% „stimme voll zu“ und 37% „stimme eher zu“) und **70%** (23% „stimme voll zu“ und 47% „stimme eher zu“) der Autofahrer geben an, **Tempolimits auf Überlandstraßen** einzuhalten.

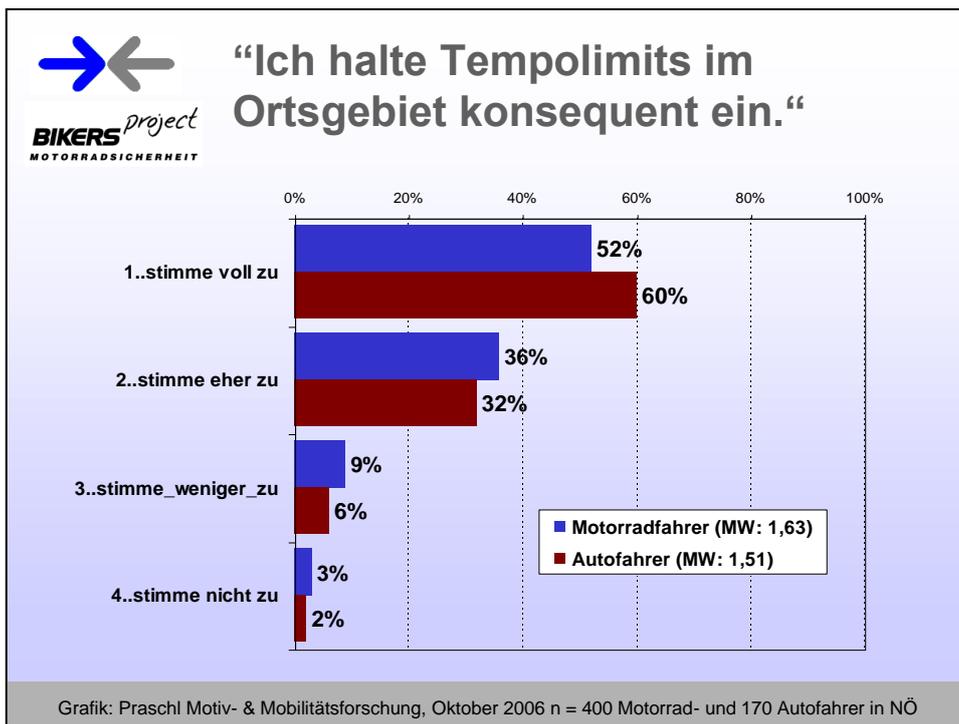
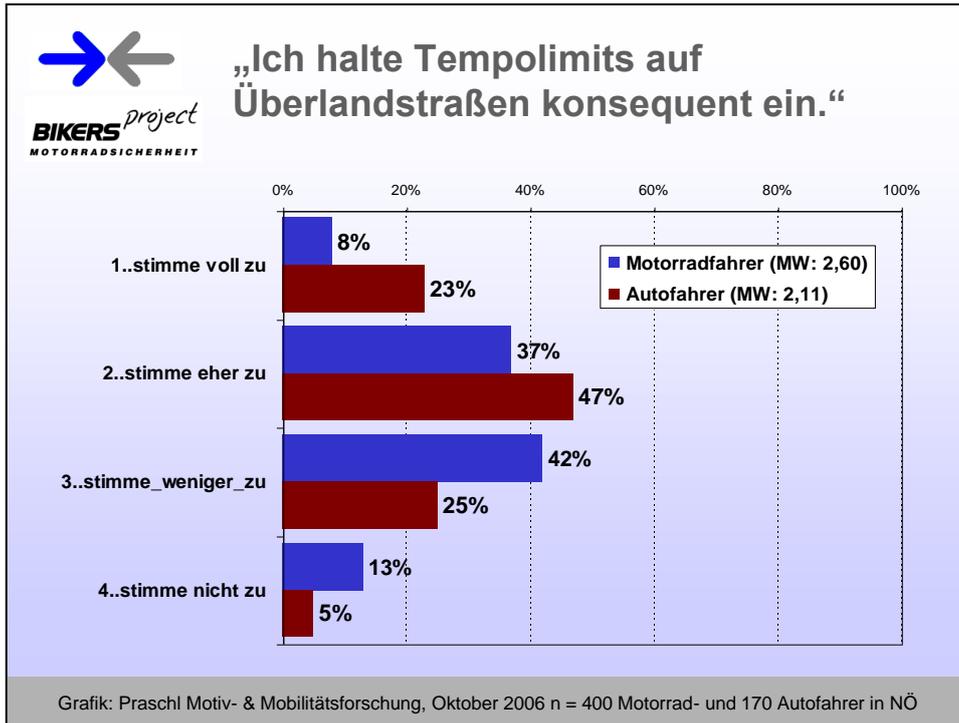
**88%** der Motorradfahrer (52% „stimme voll zu“ und 36% „stimme eher zu“) und **92%** (60% „stimme voll zu“ und 32% „stimme eher zu“) der Autofahrer geben an, **Tempolimits im Ortsgebiet** einzuhalten.

**Weibliche** Motorradfahrer halten die Tempolimits deutlich konsequenter ein (Autobahn: 70%, Überlandstraßen: 54%, Ortsgebiet: 94%). Mit steigender **Motorleistung** – ab 85 PS – sinkt die Bereitschaft zur Einhaltung von Tempolimits auf Autobahnen und Überlandstraßen stark ab (**über 100 PS**: Autobahn: 39%, Überlandstraße: 30%, **bis 60 PS**: Autobahn: 69%, Überlandstraße: 54%). **Vielfahrer** mit über 10.000 km Jahres-Fahrleistung und Fahrer mit **über 100.000 km Fahrerfahrung** halten sich weniger an Tempolimits (Autobahn: jeweils 38%, Überlandstraßen: jeweils 36%).

Erwartungsgemäß halten sich auch **rasante Fahrer** seltener an Tempolimits (Autobahn: 32%, Überlandstraßen: 24%, **zurückhaltende Fahrer**: Autobahn: 70%, Überlandstraße: 61%).

Die Tempolimits im Ortsgebiet werden laut eigenen Angaben von allen Teilgruppen etwa gleich gut eingehalten. Rasante Fahrer geben sogar zu 91% an, die Tempolimits im Ortsgebiet einzuhalten.





## Erwünschte Tempolimits

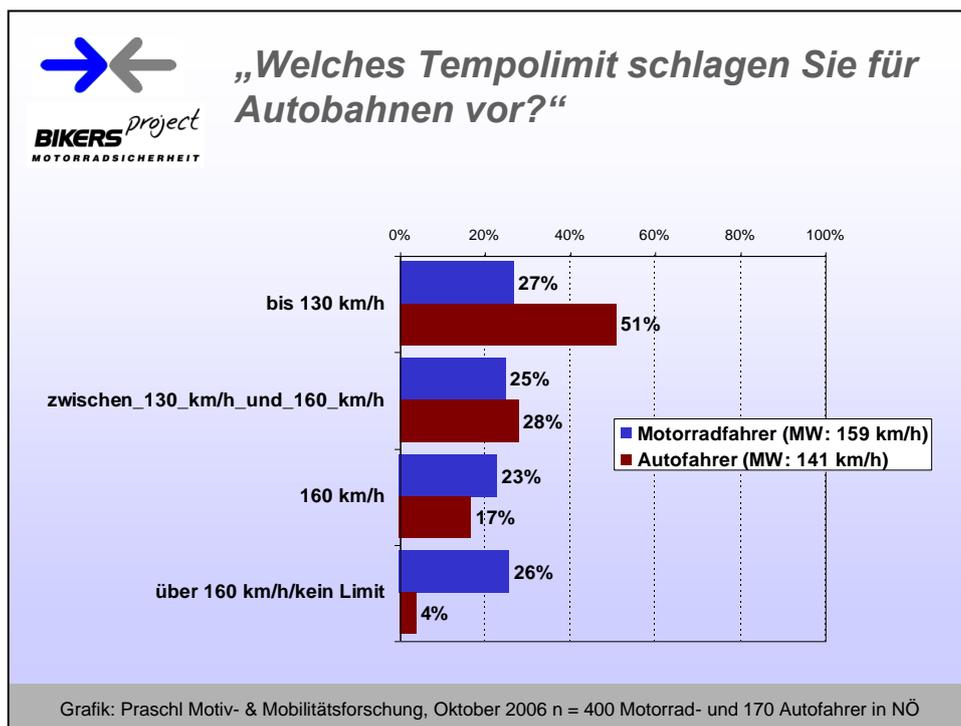
Motorradfahrer wünschen sich in viel höherem Ausmaß als Autofahrer höhere Tempolimits auf Autobahnen und Überlandstraßen.

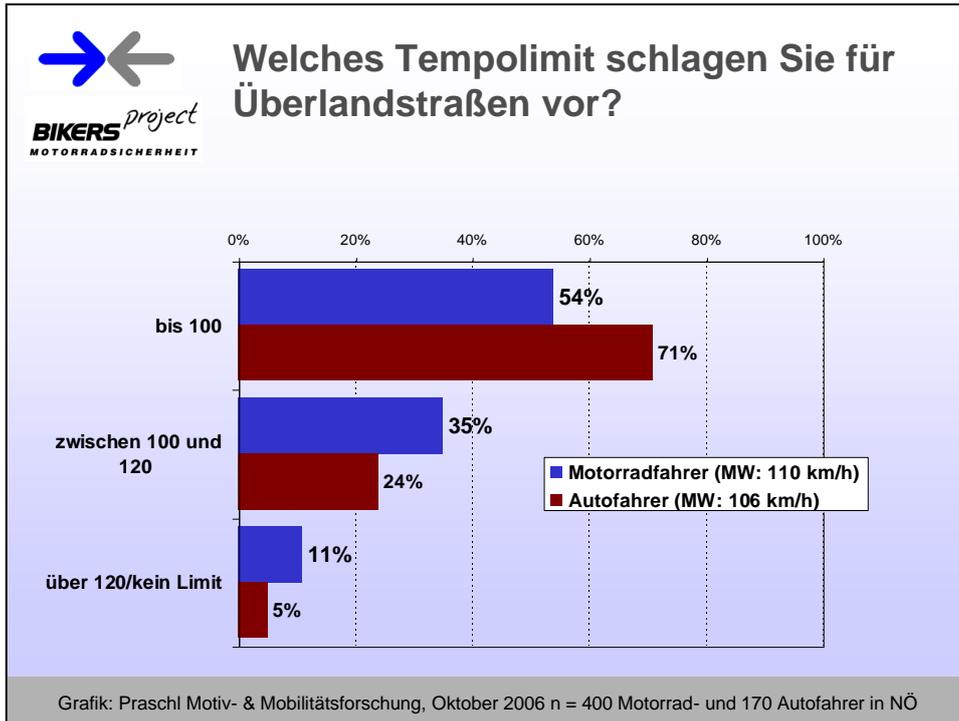
Nur **27%** der Motorradfahrer sind mit einem Limit von maximal 130 km/h auf Autobahnen zufrieden, **25%** wollen ein Limit zwischen 130 und 160 km/h, **23%** wünschen sich ein 160 km/h-Limit und **26%** ein noch höheres bzw. gar kein Tempolimit.

Eine knappe Mehrheit der Autofahrer (**51%**) wünscht sich ein Autobahn-Tempolimit von 130 km/h, **28%** wollen ein Limit zwischen 130 und 160 km/h, **23%** wünschen sich ein 160 km/h-Limit und **4%** treten für ein höheres oder gar kein Limit ein.

Der Wunsch nach einem höheren Tempolimit auf Autobahnen steigt mit steigender **Motorleistung** (über 100 PS: 83% für Limit über 130 km/h, bis 60 PS: 62%) und **Rasanz** des eigenen Fahrstils deutlich an (rasante Fahrer: 90% für Limit über 130 km/h, zurückhaltende Fahrer: 61%).

Der Wunsch nach einem höheren Tempolimit auf Überlandstraßen ist von der Motorleistung kaum abhängig, stark hingegen von der jährlichen **Kilometerleistung**, der **Fahrerfahrung** und der **Rasanz** des eigenen Fahrstils. Vielfahrer, Fahrer mit über 100.000 km Fahrerfahrung und rasante Fahrer wünschen sich auch auf Überlandstraßen häufig höhere Tempolimits (**rasante Fahrer**: 69% für Limit über 100 km/h, **zurückhaltende Fahrer**: 37%).

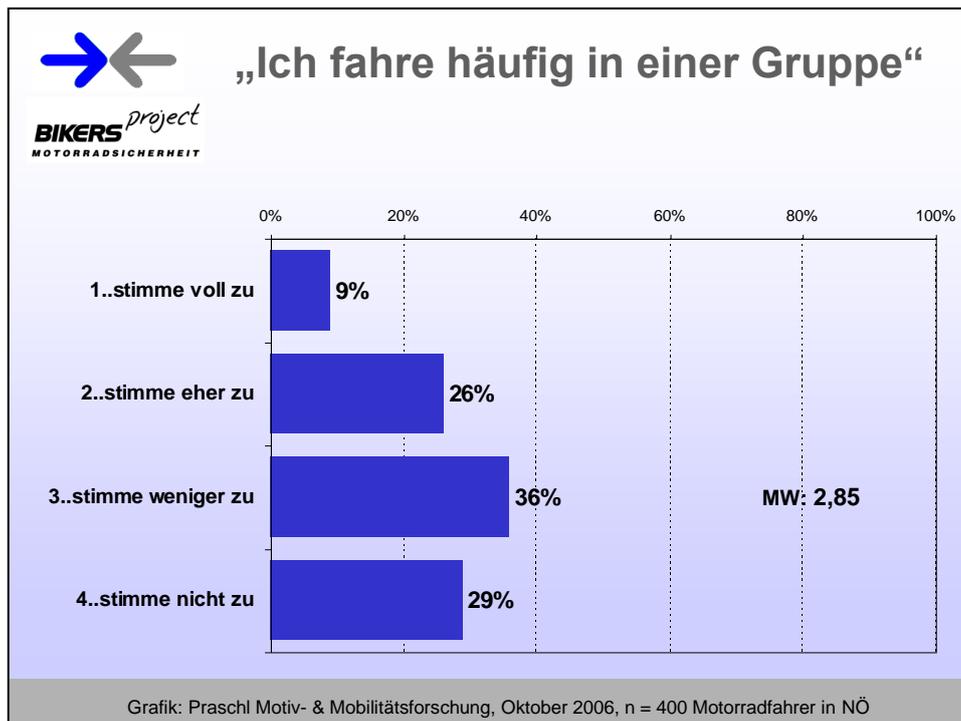




## Fahren in Gruppen

**35%** der Motorradfahrer fahren zumindest gelegentlich in Gruppen (9% „stimme voll zu“ und 26% „stimme eher zu“).

Motorradfahrer **ohne Maturaabschluss** fahren häufiger in Gruppen (40%, mit Matura: 29%), ebenso Fahrer mit leistungsstärkeren Maschinen (**über 100 PS**: 48%, bis 60 PS: 22%), **Vielfahrer** (über 10.000 km Jahres-Fahrleistung: 50%, bis 5.000 km: 30%) und **rasante Fahrer** (58%, zurückhaltende Fahrer: 58%).



## Image der Motorradfahrer

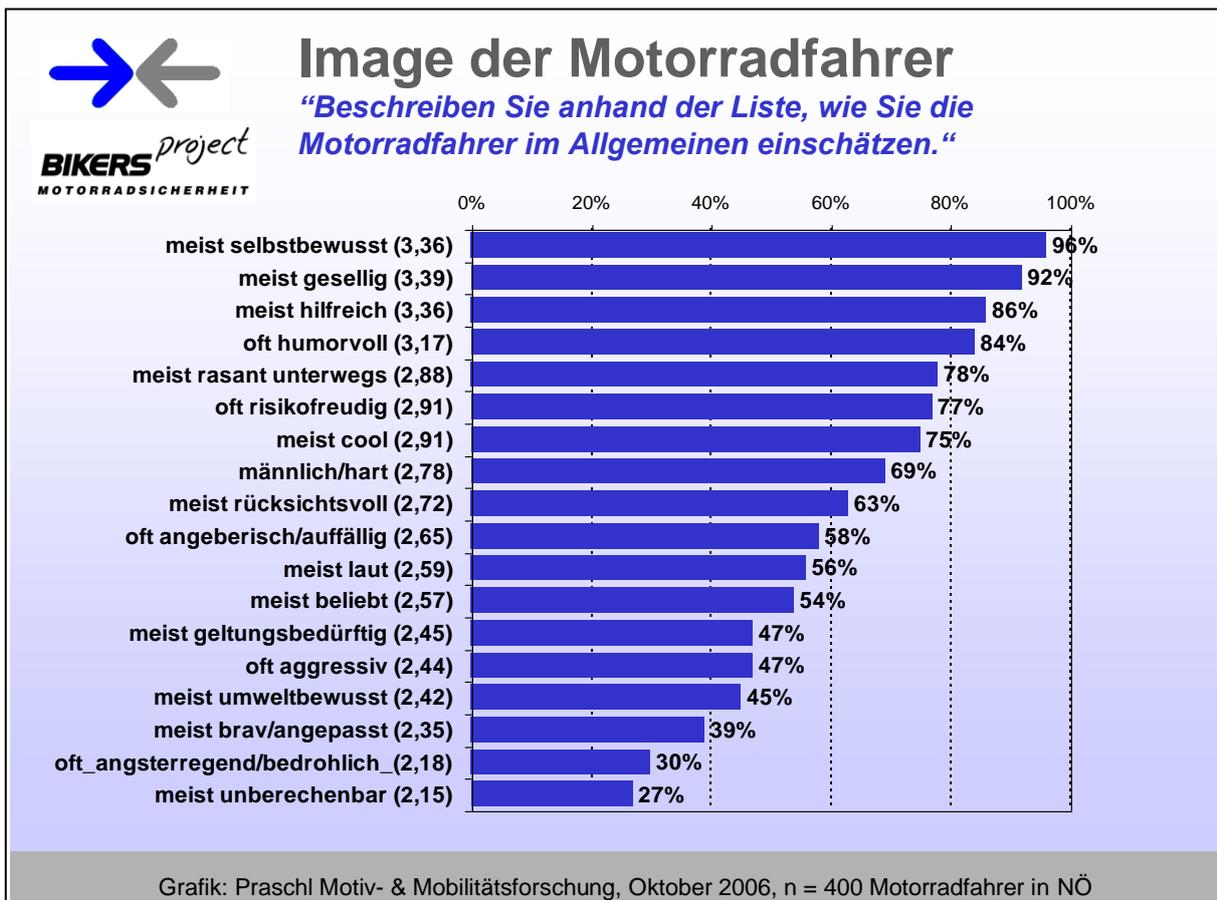
### Selbstbild

Das Selbstimage der Motorradfahrer (Selbstbeurteilung) ist durch starke Ausprägungen folgender Eigenschaften gekennzeichnet:

- ▲ **selbstbewusst** (96% Zustimmung)
- ▲ **gesellig** (92% Zustimmung)
- ▲ **hilfreich** (86% Zustimmung)
- ▲ **humorvoll** (84% Zustimmung)
- ▲ **rasant unterwegs** (78% Zustimmung)
- ▲ **risikofreudig** (77% Zustimmung)
- ▲ **cool** (75% Zustimmung)

Schwach ausgeprägt sind die Kriterien:

- ▼ **unberechenbar** (27% Zustimmung)
- ▼ **angsterregend/bedrohlich** (30%)
- ▼ **brav/angepasst** (39%)



**Fremdbild**

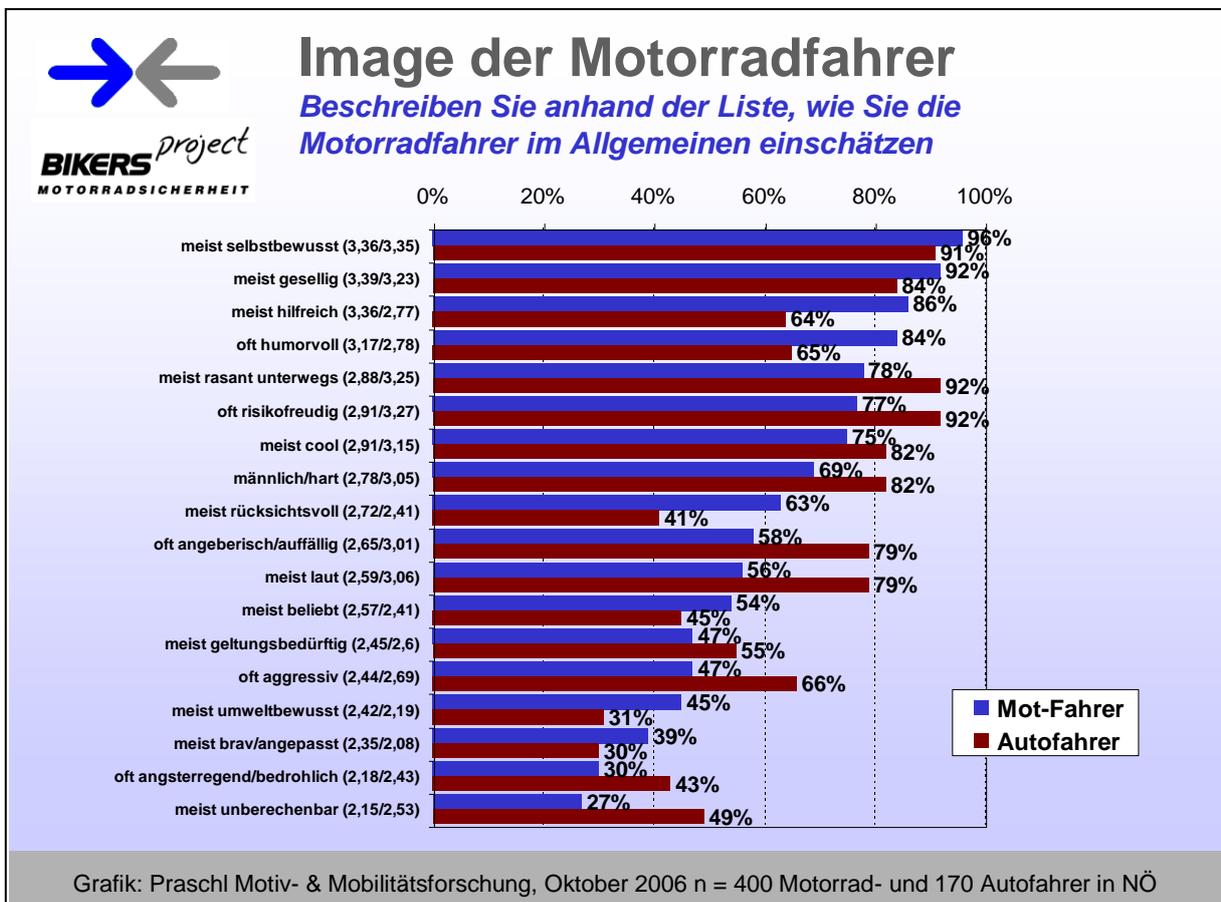
Selbst- und Fremdbild weichen ziemlich stark voneinander ab. Besonders krasse Wahrnehmungsunterschiede zeigen sich darin, dass Motorradfahrer von den Autofahrern als wesentlich **angeberischer, auffälliger, lauter, aggressiver, unberechenbarer, weniger rücksichtsvoll, weniger hilfsbereit, weniger humorvoll** sowie **noch rasanter und risikofreudiger** wahrgenommen werden (Fremdbild) als von den Motorradfahrern selbst (Selbstbild).

Aus Autofahrerperspektive sind die folgenden Eigenschaften bei Motorradfahrern häufig stark ausgeprägt:

- ▲ **rasant unterwegs** (92% Zustimmung)
- ▲ **risikofreudig** (92% Zustimmung)
- ▲ **selbstbewusst** (92% Zustimmung)
- ▲ **gesellig** (84% Zustimmung)
- ▲ **cool** (82% Zustimmung)
- ▲ **männlich/hart** (82% Zustimmung)
- ▲ **angeberisch/auffällig** (79% Zustimmung)
- ▲ **laut** (79% Zustimmung)
- ▲ **aggressiv** (66% Zustimmung)

Schwach ausgeprägt sind die Kriterien:

- ▼ **brav / angepasst** (30% Zustimmung)
- ▼ **umweltbewusst** (31% Zustimmung)
- ▼ **rücksichtsvoll** (41% Zustimmung)



**Gründe für das Image der Motorradfahrer:**

Motorradfahrer (n=400) vermuten vor allem im **Motorradlärm** („einige zu laute Motorräder“) (46 Nennungen), im **rasanten Fahrverhalten** einiger Motorradfahrer (41 Nennungen), im häufigen **Auftreten in Gruppen** verbunden mit dem **Verhalten bei manchen Bikertreffs** (32 Nennungen) sowie im manchmal etwas **rauen Erscheinungsbild** (27 Nennungen) die Hauptgründe für das Image der Motorradfahrer. Meist wird darauf hingewiesen, dass „**einige wenige Extreme**“ für alle Motorradfahrer ein negatives Image bringen. Weiters wurden noch althergebrachte **Vorurteile** gegen Motorradfahrer (16x), häufige Negativberichte (inkl. Unfallberichte) in Medien und die meist **negative Darstellung der Biker in Filmen** (13 Nennungen) sowie der **Neid** der Nicht-Motorradfahrer (13 Nennungen) ins Treffen geführt. Als Begründung der positiven Imageelemente wurde vor allem die **Kamaradschaft** der Motorradfahrer untereinander sowie die Hilfsbereitschaft genannt (16 Nennungen).

Autofahrer (n=170) begründeten das Motorradfahrerimage vor allem mit dem **rasanten** (47 Nennungen) und **risikofreudigen** (35 Nennungen, davon 14 x „riskantes Überholen“) Fahrverhalten vieler Motorradfahrer. Weiters wurden noch das oft **provokante, nicht immer rücksichtsvolle Verhalten** (angeberisch, aggressiv, Vorbeidrängeln etc.) (34 Nennungen) angeführt. Das Auftreten mancher Biker in **Gruppen bzw. Cliques** (25 Nennungen, davon aber nur 4 negativ angehaucht), sowie das **Aussehen bzw. Outfit** der Biker (17 Nennungen) wurden zwar öfters als Gründe des Images genannt, waren aber eher „neutral“ und kaum negativ gefärbt („*Schauen oft wilder aus als sie sind.*“). Auch der **Motorradlärm** wird von Autofahrern öfters (18 Nennungen) als Grund für ein weniger gutes Image gesehen, hat allerdings einen weniger hohen Stellenwert als von den Motorradfahrern selbst vermutet (Bei Anrainern von Motorradstrecken wird der Stellenwert des Lärms wahrscheinlich deutlich höher sein). Positiv wurden mehrfach das mit dem Motorrad verbundene **Freiheitsgefühl** (10 Nennungen), die **Gemeinschaft** der Motorradfahrer (6 Nennungen), die Meinung, dass viele Biker eigentlich angenehme Zeitgenossen bzw. **gemütliche, hilfsbereite Leute** sind (6 Nennungen), die auch soziale Projekte unterstützen (5 Nennungen) und der Wunsch, dass man **selbst auch gerne Motorrad fahren** würde (6 Nennungen) genannt.

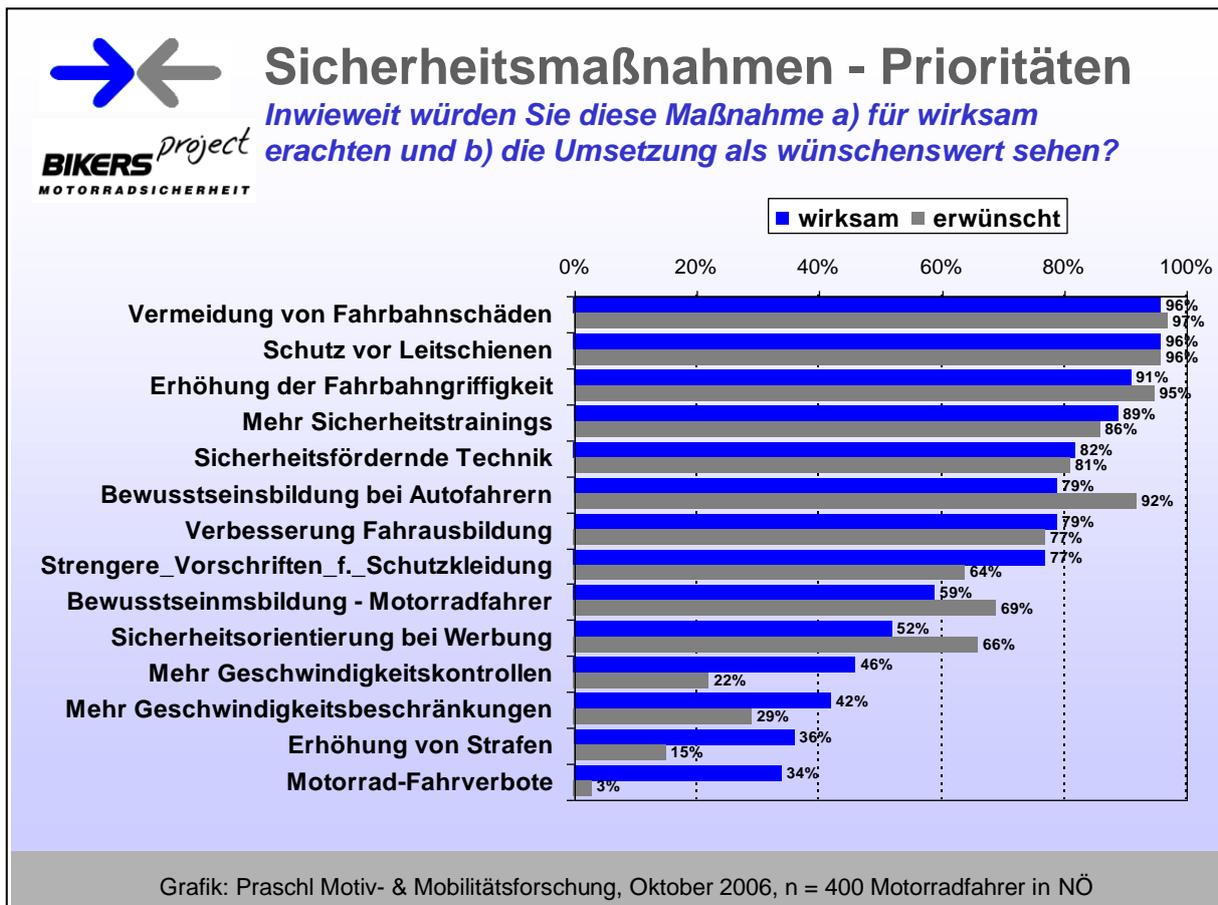
## Beurteilung und Akzeptanz von Sicherheitsmaßnahmen

Als wichtigste Ansatzpunkte gegen Motorradunfälle wurden von den Motorradfahrern Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrbahnverunreinigungen bzw. die Fahrbahngriffigkeit beeinträchtigenden Einflüssen und zum Schutz vor den scharfkantigen Leitschienenstehern genannt. Die Einschätzung der Wichtigkeit von Maßnahmen zum Schutz vor den Leitschienenstehern (z.B. Unterfahrschutz) hat sich seit 1999 deutlich erhöht (1999: 4. Rang der geforderten Maßnahmen, 2006: 1. Rang der geforderten Maßnahmen). Die starke Bewusstseinsbildung in diesem Bereich durch die Motorrad Aktions Gruppe (MAG) und Bikers Project zeigt hier offenbar Wirkung.

Weiters werden Sicherheits-Fahrtrainings, die Weiterentwicklung der sicherheitsfördernden Fahrzeugtechnik (ABS etc.), die Aufklärung der Autofahrer über motorradtypisches Fahrverhalten und die bessere Fahrausbildung in Fahrschulen als besonders wirksam und erwünscht betrachtet. Auch strengeren Vorschriften zum Tragen von Schutzkleidung würden knapp 2/3 der Motorradfahrer durchaus positiv gegenüberstehen. Erwünscht wären weiters noch mehr Sicherheitskampagnen und mehr Sicherheitsorientierung in der Motorradwerbung und in Motorradzeitschriften.

Maßnahme	Einschätzung der Wirksamkeit	Erwünschtheit
<b>Vermeidung</b> von <b>Fahrbahnverunreinigungen</b> (durch Dieselspur, Schotterbankett, Rollsplitt)	<b>96%</b>	<b>97%</b>
<b>Schutz</b> vor <b>gefährlichen Leitschienen</b> (durch Unterfahrschutz, Ummantelung von Leitschienenstehern)	<b>96%</b>	<b>96%</b>
<b>Erhöhung</b> der <b>Fahrbahngriffigkeit</b> (rutschfeste Bodenmarkierungen u. Fahrbahnsanierungen etc..)	<b>91%</b>	<b>95%</b>
Mehr <b>Angebote</b> von <b>Perfektions-/ Sicherheitsfahrtrainings</b> für Motorradfahrer	<b>89%</b>	<b>86%</b>
Weiterentwicklung <b>sicherheitsfördernder Fahrzeugtechnik</b> bei Motorrädern (ABS, Traktionskontrolle...)	<b>82%</b>	<b>81%</b>
<b>Aufklärung</b> bei <b>Autofahrern</b> über motorradtypisches Fahrverhalten (Vorfahren bei Kreuzungen etc..)	<b>79%</b>	<b>92%</b>
<b>Verbesserung</b> der <b>Fahrausbildung</b> in den Fahrschulen (mehr Fahrstunden, Mehrphasenausbildung etc.)	<b>79%</b>	<b>77%</b>
<b>Strengere Vorschriften</b> zum Tragen von <b>Schutzkleidung</b>	<b>77%</b>	<b>64%</b>
Umfassende <b>Sicherheitskampagne</b> zur Bewusstmachung von Gefahren des Motorradfahrens	<b>59%</b>	<b>69%</b>
Mehr <b>Sicherheitsorientierung</b> in Motorradwerbungen und –zeitschriften	<b>52%</b>	<b>66%</b>
Mehr <b>Geschwindigkeitskontrollen</b> (Radar-, Zivilstreife) auf Motorradstrecken durch die Exekutive	<b>46%</b>	<b>22%</b>
Mehr <b>Geschwindigkeitsbeschränkungen</b> auf stark unfallbelasteten Motorradstrecken	<b>42%</b>	<b>29%</b>
<b>Erhöhung</b> von <b>Strafen</b> bei Verkehrsdelikten (Geldstrafe, Führerscheinabnahme ...)	<b>36%</b>	<b>15%</b>
<b>Motorrad-Fahrverbote</b> auf Streckenabschnitten mit vielen Motorradunfällen (Streckensperrungen)	<b>34%</b>	<b>3%</b>

grau unterlegte Zahlen: gewisse Diskrepanz zwischen „Wirksamkeitseinschätzung“ und „Erwünschtheit“



Gruppenunterschiede:

Geschwindigkeitskontrollen werden von Fahrern PS-starker Maschinen, Fahrern mit hoher Fahrerfahrung und rasanten Fahrern als weniger wirksam eingestuft und auch deutlich weniger gewünscht (Maßnahme erwünscht: **über 100 PS:** 6%, bis 60 PS: 31% / **über 100.000 km Fahrerfahrung:** 19% / bis 10.000 km: 32% / **rasante Fahrer:** 5%, zurückhaltende Fahrer: 40%)

Die Erhöhung von Strafen bei Verkehrsdelikten wird von Fahrern PS-starker Maschinen und rasanten Fahrern als weniger wirksam und deutlich weniger erwünscht beurteilt (Maßnahme erwünscht: **über 100 PS:** 2%, bis 60 PS: 25% / **rasante Fahrer:** 0%, zurückhaltende Fahrer: 23%)

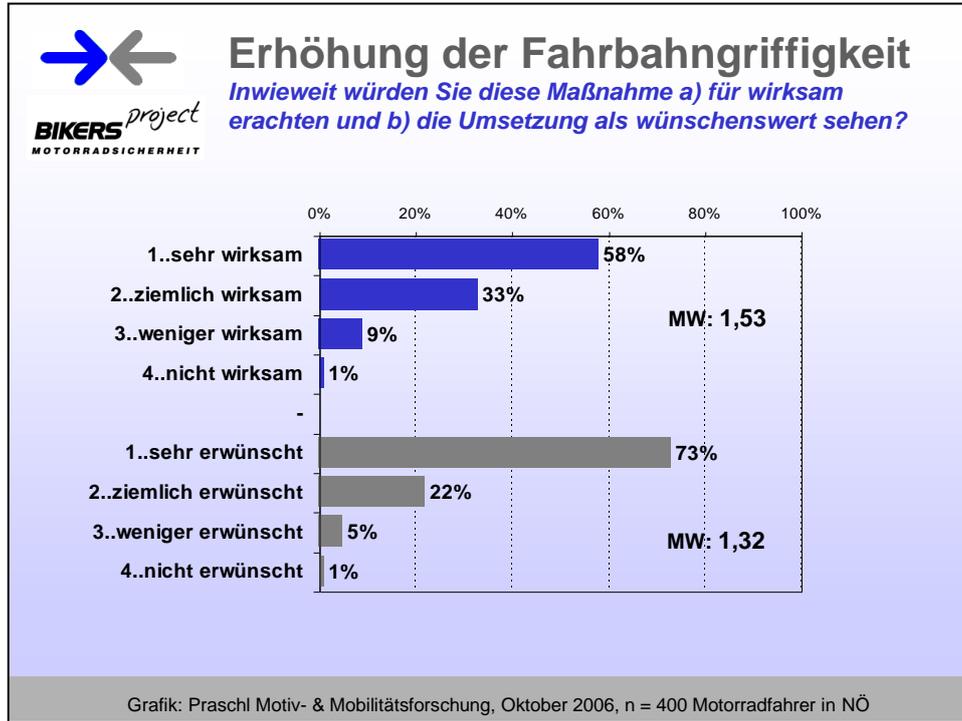
Mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen auf stark unfallbelasteten Motorradstrecken werden von Fahrern PS-starker Maschinen, Vielfahrern, Fahrern mit hoher Fahrerfahrung und rasanten Fahrern als weniger wirkungsvoll und viel weniger erwünscht angesehen ((Maßnahme erwünscht: **über 100 PS:** 17%, bis 60 PS: 34% / über 10.000 km Jahres-Fahrleistung: 10%, bis 5.000 km: 30% / **über 100.000 km Fahrerfahrung:** 13% / bis 10.000 km: 46% / **rasante Fahrer:** 11%, zurückhaltende Fahrer: 40%)

Mehr Sicherheitskampagnen zur Bewusstmachung der Gefahren des Motorradfahrens werden von **rasanten Fahrern** weniger gewünscht (57%) als von zurückhaltenden Fahrern (77%).

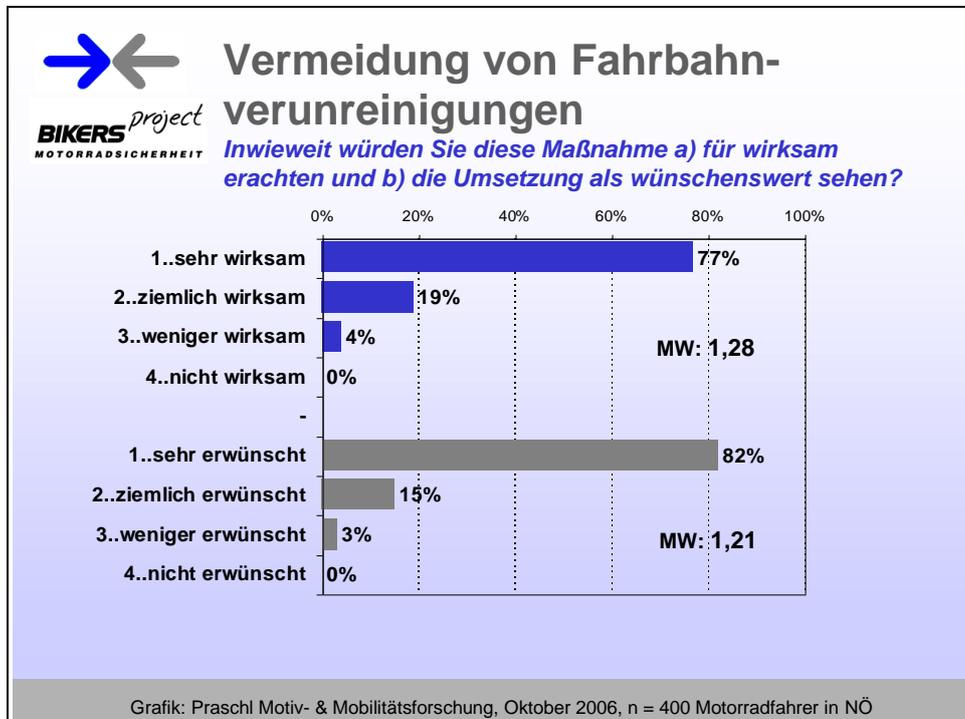
Mehr Sicherheitsorientierung in der Motorradwerbung und in Motorradzeitschriften wird von **rasanten Fahrern** als deutlich weniger wirksam (29%, zurückhaltende Fahrer: 56%) und deutlich weniger erwünscht beurteilt (43%) als von zügig-aktiven (66%) und zurückhaltenden Fahrern (70% Zustimmung).

Bei den anderen Maßnahmenvorschlägen zeigten sich keine nennenswerten Gruppenunterschiede.

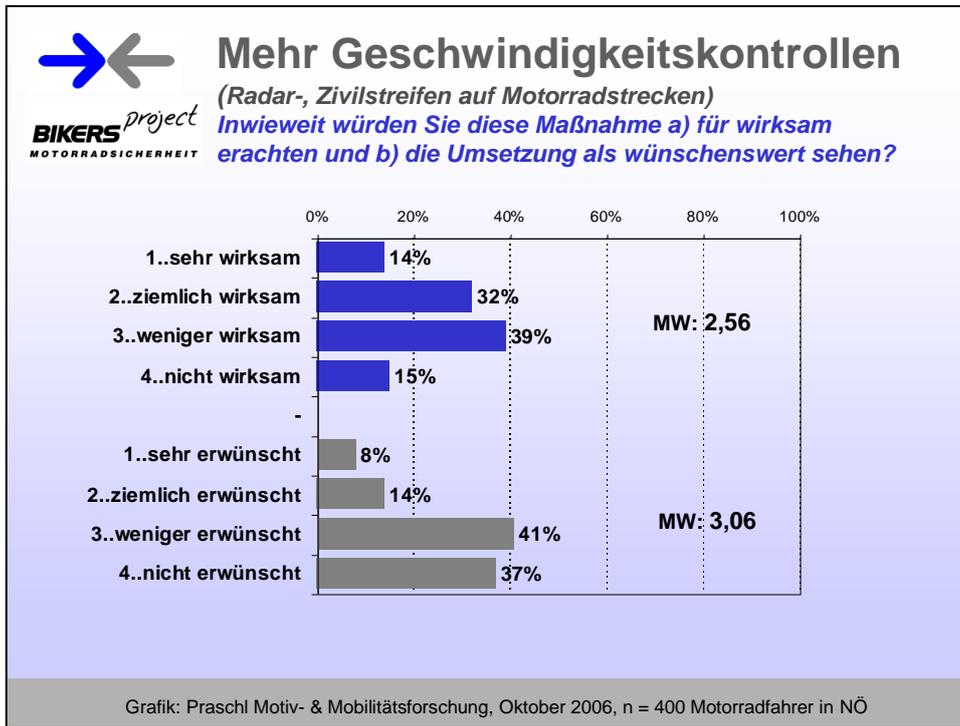
Erhöhung der Fahrbahngriffigkeit



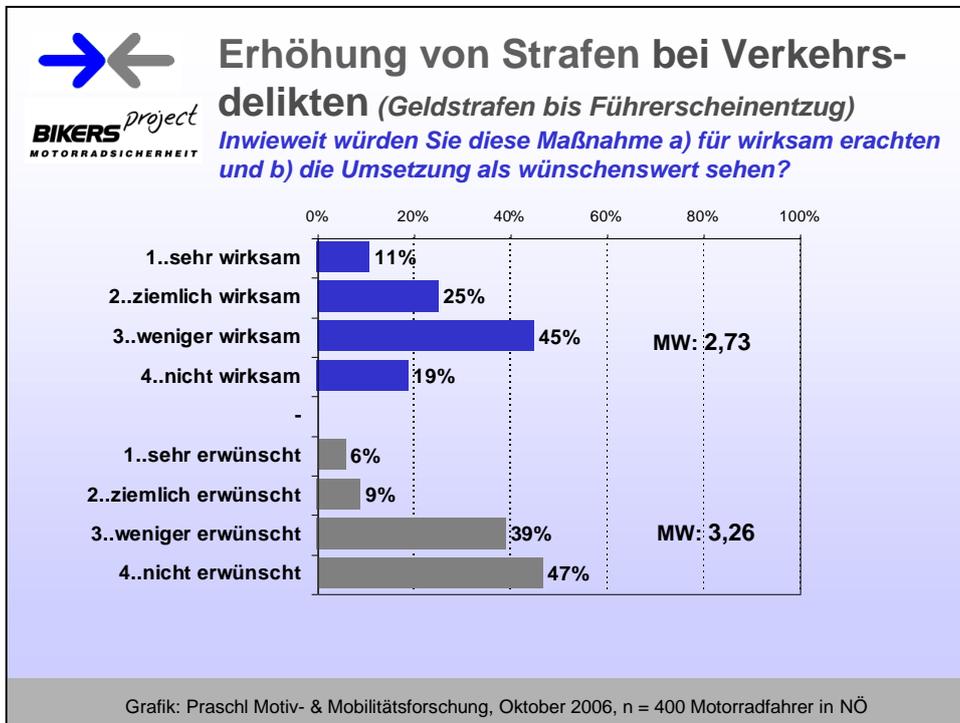
Vermeidung von Fahrbahnverunreinigungen



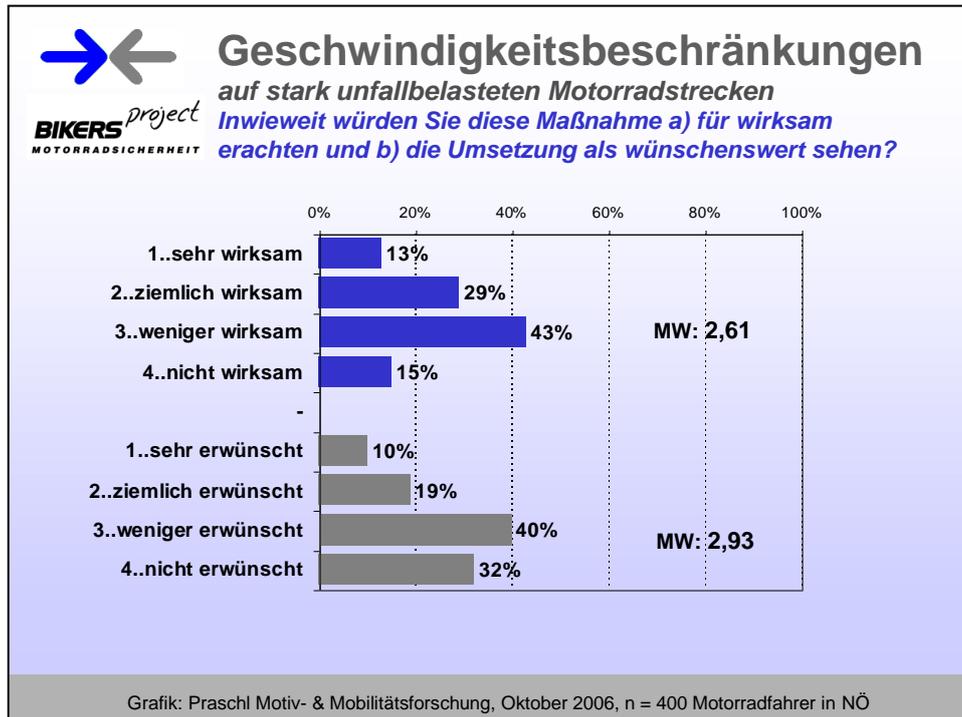
Mehr Geschwindigkeitskontrollen



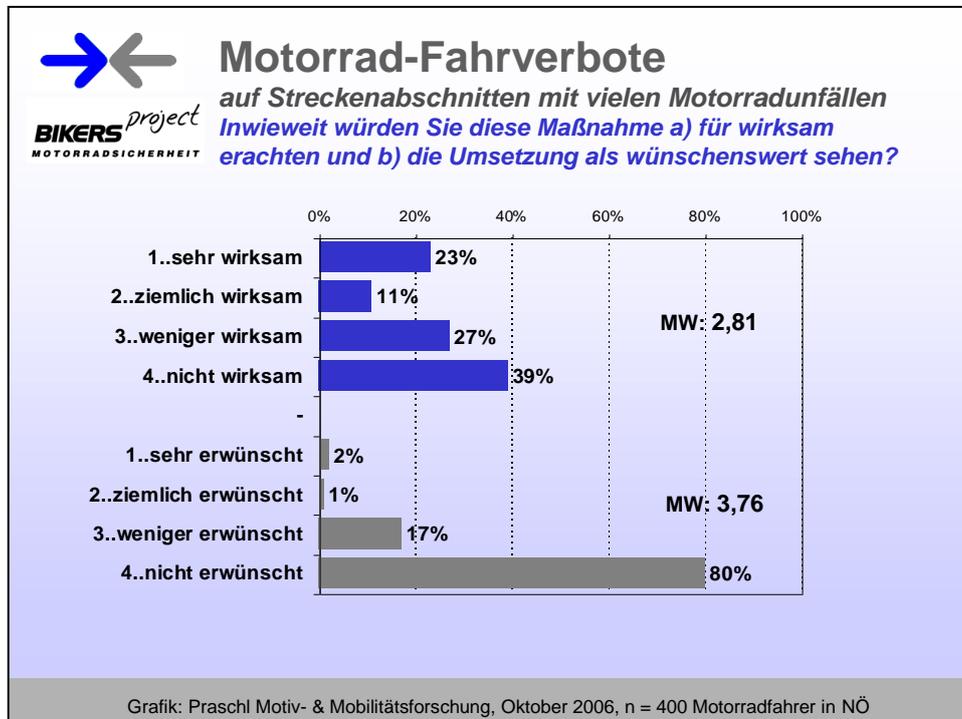
Erhöhung von Strafen bei Verkehrsdelikten



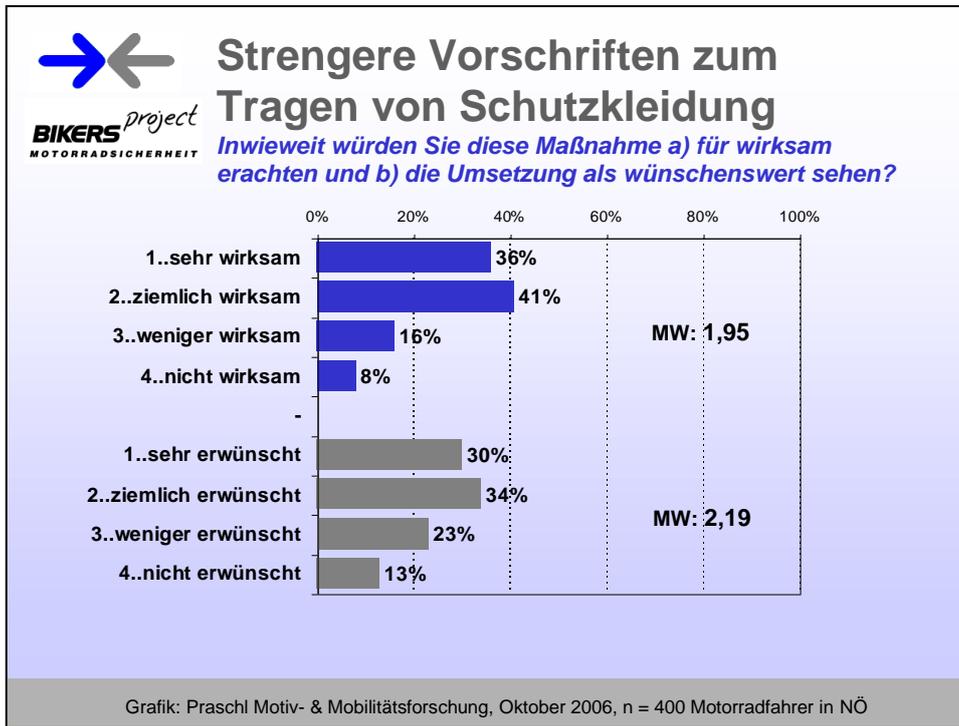
**Geschwindigkeitsbeschränkungen auf stark befahrenen Motorradstrecken**



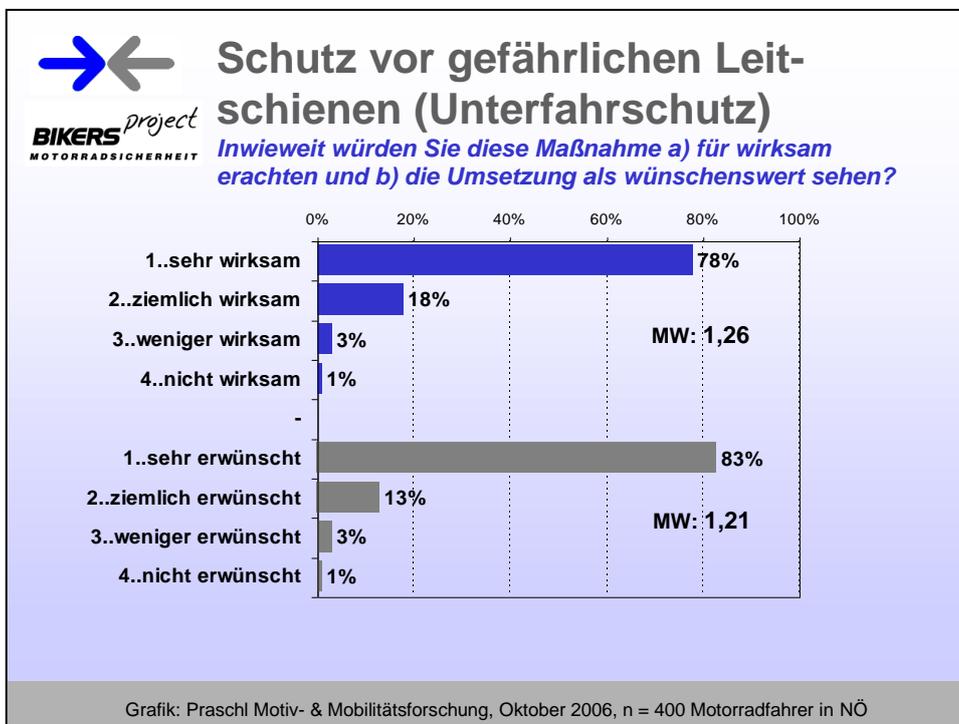
**Motorrad-Fahrverbote auf Streckenabschnitten mit vielen Motorradunfällen**



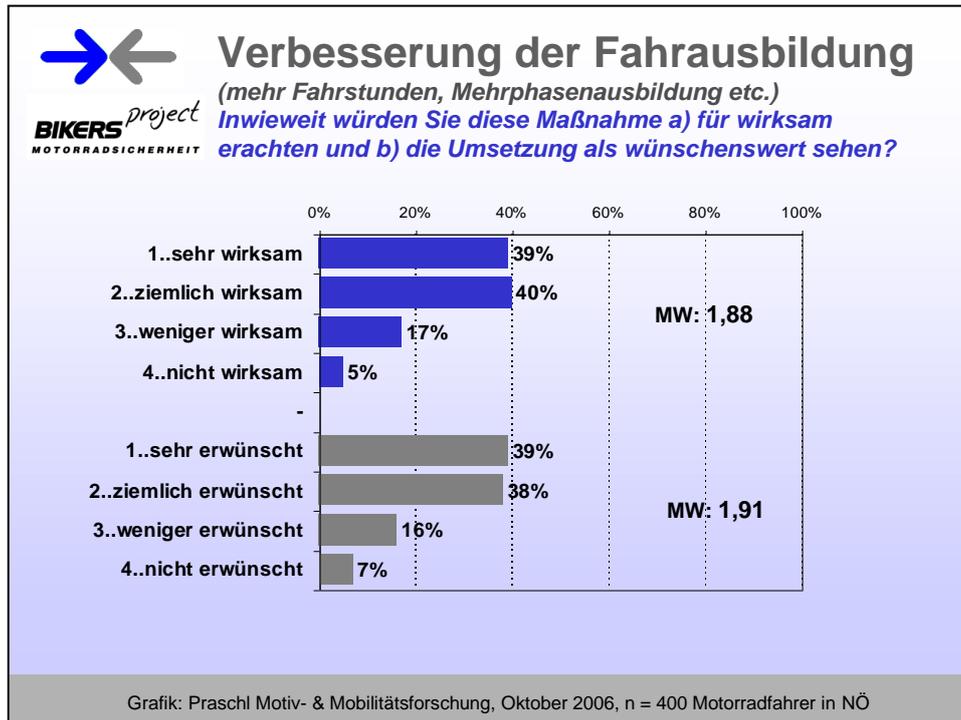
Strengere Vorschriften zum Tragen von Schutzkleidung



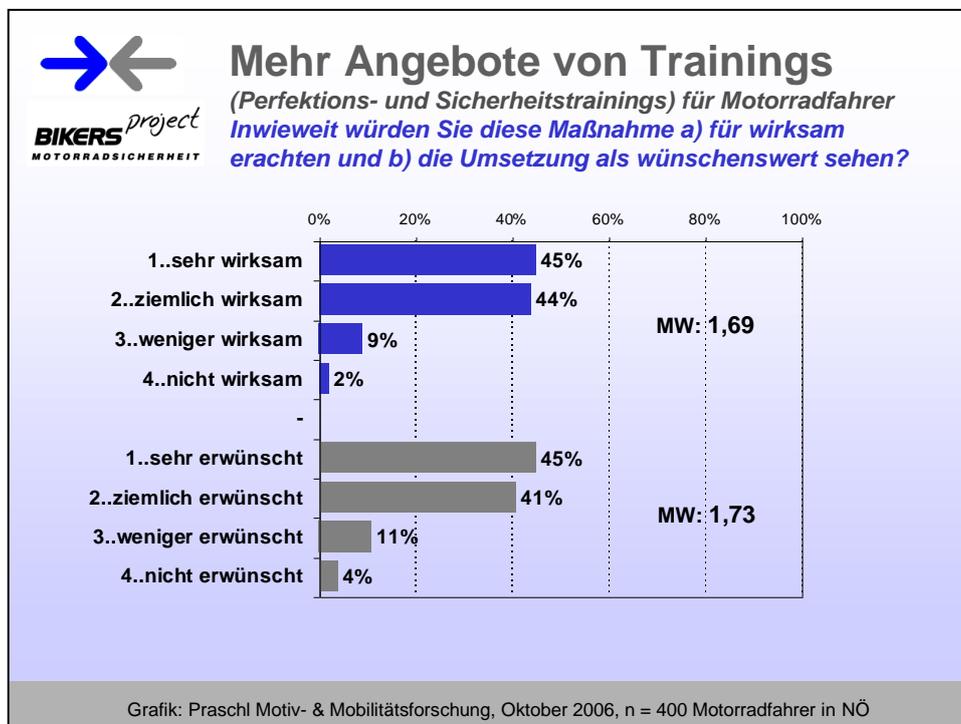
Schutz vor gefährlichen Leitschienen (Unterfahrerschutz)



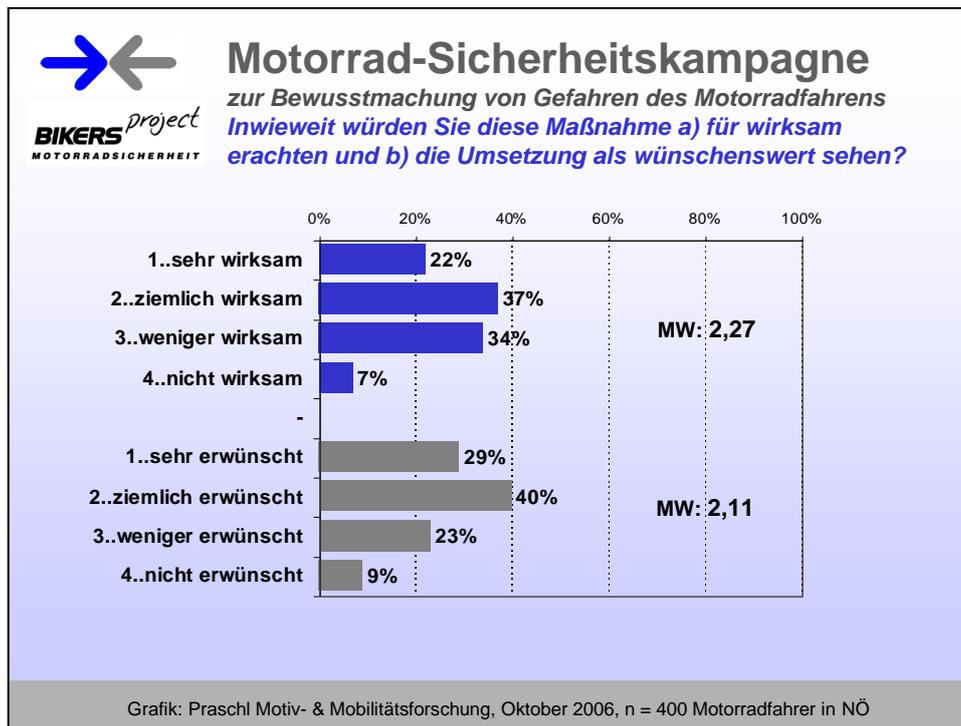
## Verbesserung der Fahrausbildung



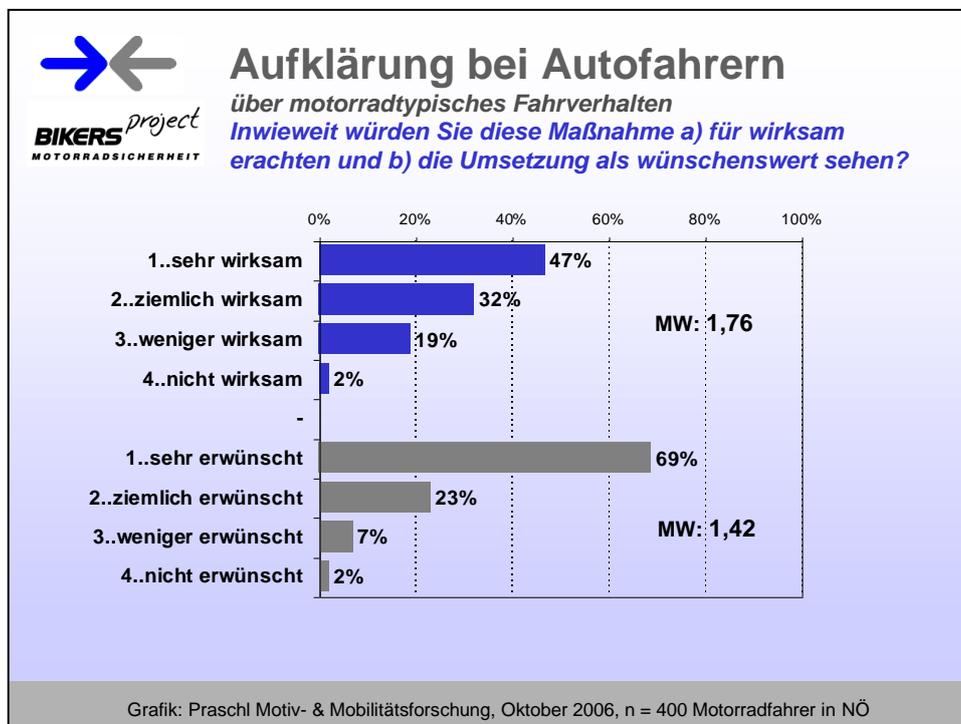
## Mehr Trainingsangebote für Motorradfahrer



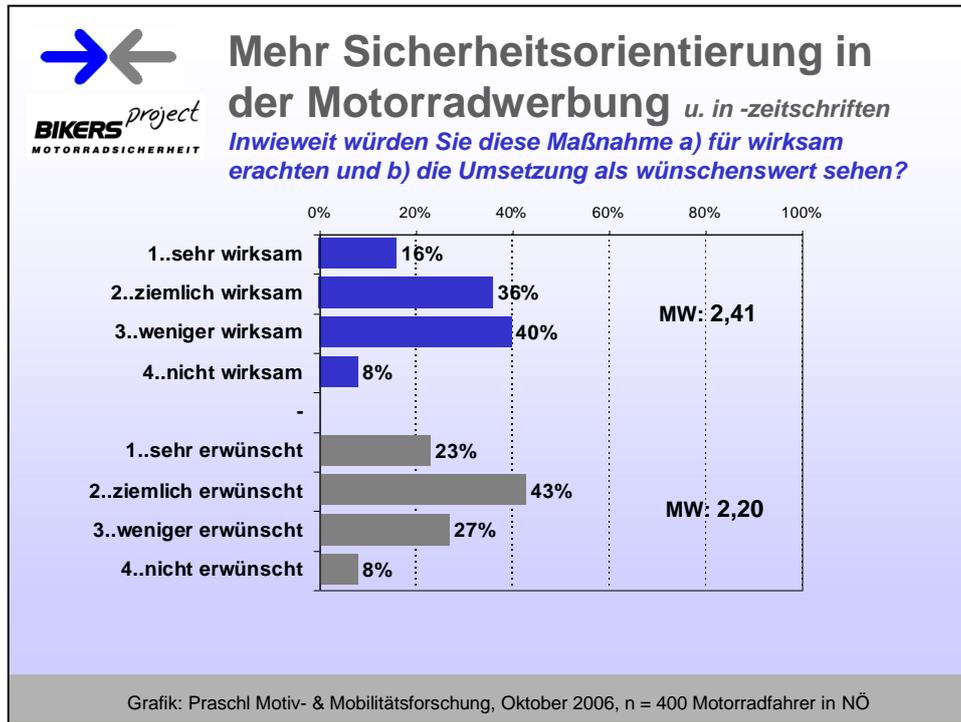
**Motorrad-Sicherheitskampagne (Gefahren bewusst machen)**



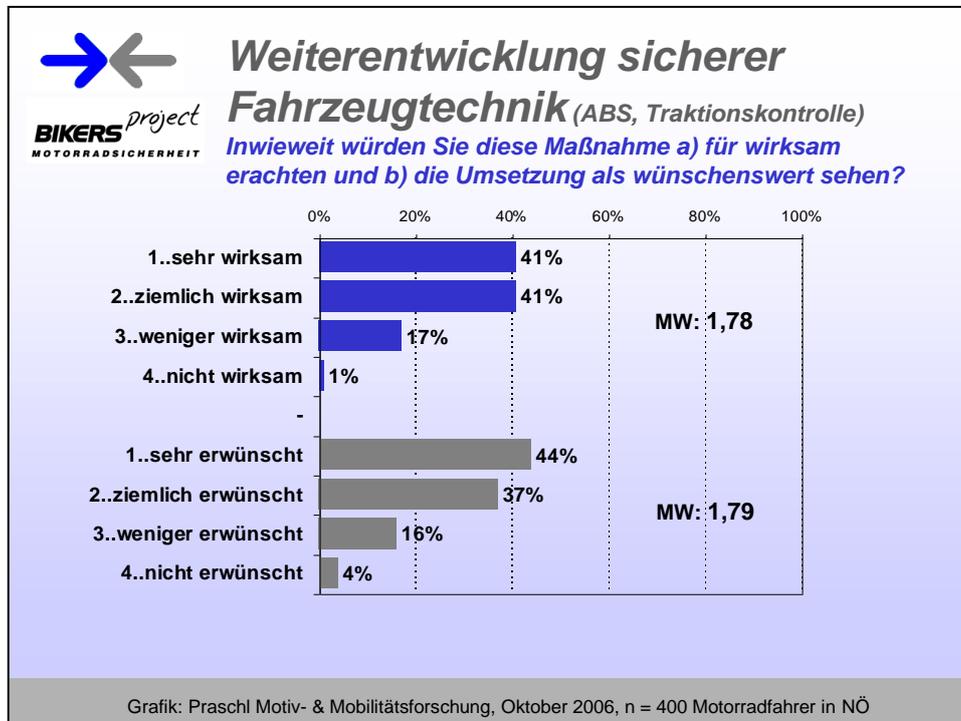
**Aufklärung bei Autofahrern über motorradtypisches Fahrverhalten**



Mehr Sicherheitsorientierung in der Motorradwerbung



Weiterentwicklung sicherer Fahrzeugtechnik



## „Bikers Project“-Sicherheitsmaßnahmen

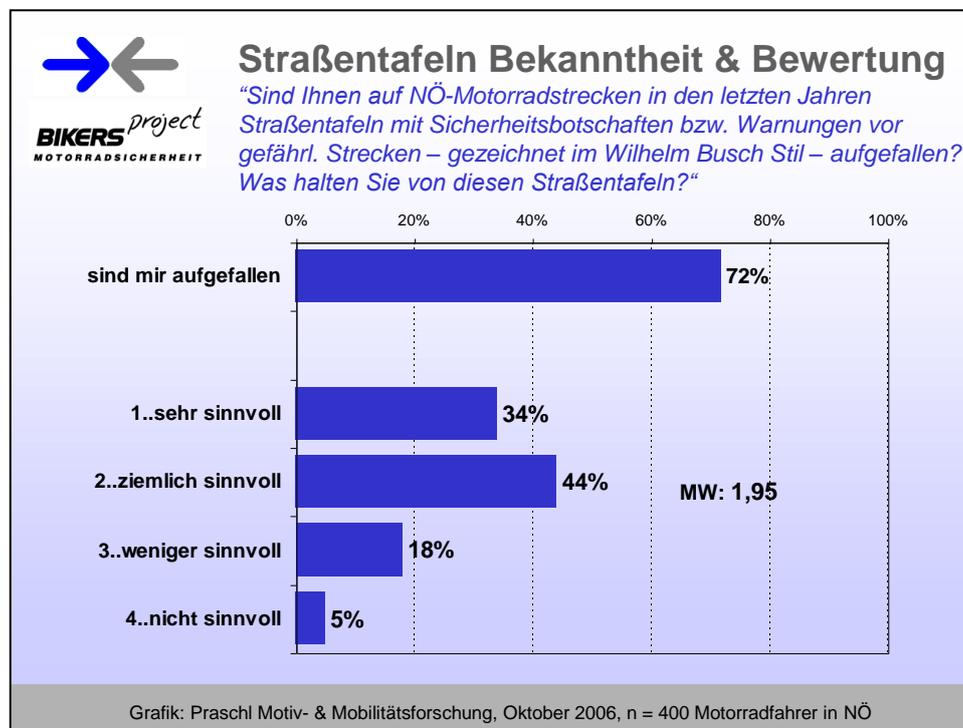
### Bekanntheit und Bewertung der Bikers-Project-Sicherheitstafeln

Die Bikers Project-Sicherheitstafeln (2m x 1,5m) im Bereich stark befahrener Motorradstrecken in NÖ sind **72%** der niederösterreichischen Motorradfahrer aufgefallen.

**78%** bewerten diese Tafeln als sinnvoll (34% „sehr sinnvoll“, 44% „ziemlich sinnvoll“, 18% „weniger sinnvoll“ und 5% „nicht sinnvoll“).

Die Straßentafeln sind **über 35-jährigen** Motorradfahrern häufiger aufgefallen (78%, unter 35-Jährige: 59%), ebenso Vielfahrern (über 10.000 km Jahres-Kilometerleistung: 88%, bis 5.000 km: 60%) und Fahrern mit hoher Fahrerfahrung (über 100.000 km Fahrerfahrung: 88%, bis 10.000 km Fahrerfahrung: 48%).

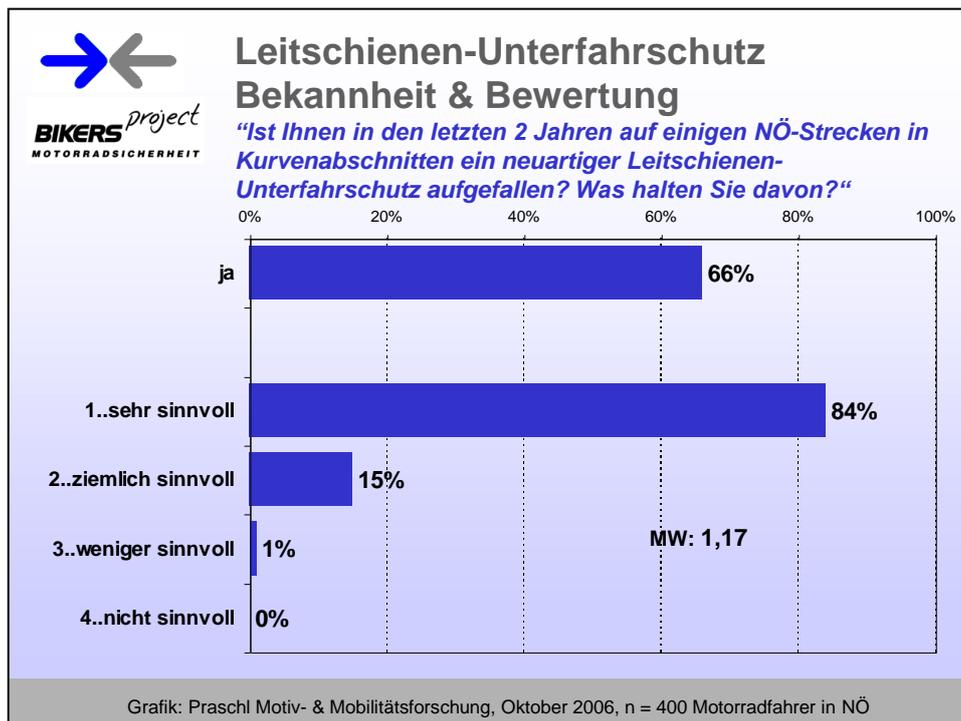
In der Beurteilung der Sinnhaftigkeit zeigten sich kaum Gruppenunterschiede. Etwas weniger sinnvoll werden die Tafeln von **rasanten Fahrern** (69% Zustimmung, allerdings nur 19% „sehr sinnvoll“-Nennungen + 50% „eher sinnvoll“-Nennungen).



## Bekanntheit und Bewertung des Unterfahrschutzes

2/3 der befragten Motorradfahrer ist der neue Leitschienen-Unterfahrschutz, der in den letzten beiden Jahren in 20 Kurven auf stark befahrenen NÖ-Motorradstrecken montiert wurde, aufgefallen. **99%** beurteilen diesen Unterfahrschutz als sinnvoll (84% „sehr sinnvoll“, 15% „ziemlich sinnvoll“).

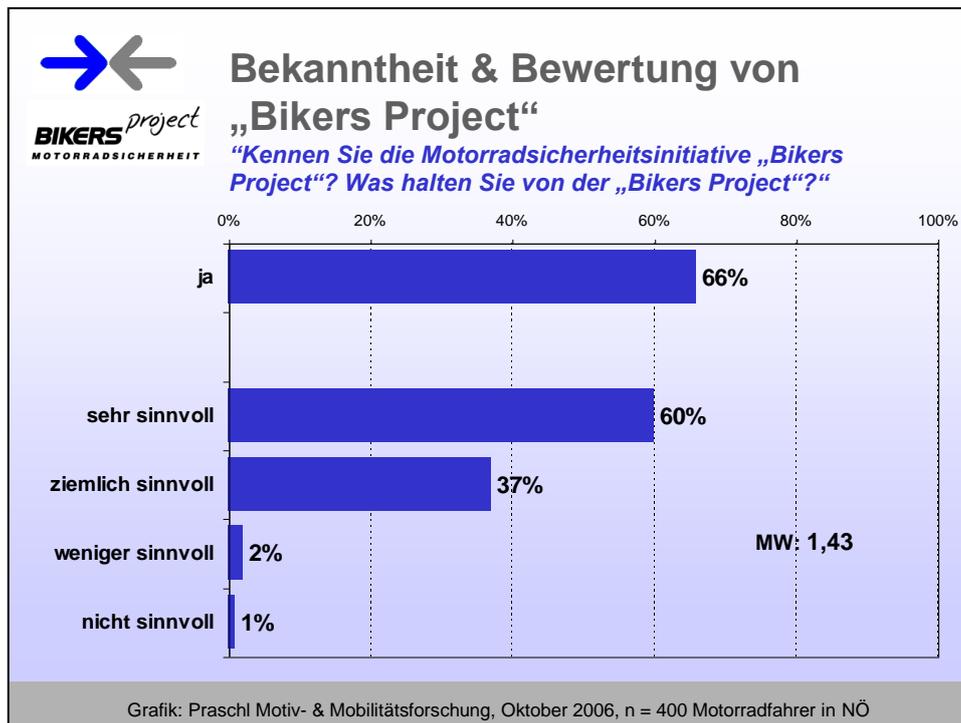
Der Unterfahrschutz ist 68% der **männlichen** und 41% der **weiblichen** Motorradfahrer aufgefallen. 80% der Fahrer mit **über 100.000 km** Fahrerfahrung ist der Unterfahrschutz aufgefallen (bis 10.000 km Fahrerfahrung: 48%). In der Beurteilung der Sinnhaftigkeit zeigten sich keine nennenswerten Gruppenunterschiede.



## Bekanntheit und Bewertung der Sicherheitsinitiative „Bikers Project“

2/3 der niederösterreichischen Motorradfahrer kennen die Sicherheitsinitiative „Bikers Project“ ([www.bikersproject.at](http://www.bikersproject.at)) und beurteilen diese zu 97% als „sinnvoll“ (60% „sehr sinnvoll“, 37% „ziemlich sinnvoll“).

**Vielfahrern** mit über 10.000 km Jahres-Fahrleistung ist Bikers Project bekannter (63%) als **Wenigfahrern** mit unter 5.000 km Jahres-Fahrleistung (40%). Ebenso ist die Bekanntheit bei **zügig-aktiven** und **rasanten Fahrern** (55%) höher als bei **zurückhaltenden Fahrern** (44%).  
In der Beurteilung der Sinnhaftigkeit zeigten sich kaum Gruppenunterschiede.



## Wünsche der Motorradfahrer an Land NÖ (offene Frage)

„Welche Wünsche hätten Sie an die NÖ-Landesregierung, um die Motorradsicherheit auf Niederösterreichischen Straßen zu erhöhen?“

- 61x Straßenbelag (auf Motorradstrecken), Fahrbahnzustand (schneller) verbessern, griffigeren Asphalt
- 51x Leitschienen-Unterfahrschutz in das Straßenbauprogramm aufnehmen, mehr Leitschienen-Unterfahrschutz
- 40x Saubere Straßen (kein Splitt bei Ausbesserungen; Schmutz von Landwirten / Schmutz in Kurven schneller entfernen) Streusplitt (früher) entfernen
- 27x (weniger / keine) Bitumen → MAG - Ersatzmaterial
- 27x gemäßigte / vernünftige Straßenkontrollen / Kontrollen dort, wo sie Sinn machen, mehr Kontrollen auf Raserstrecken
- 21x mehr Aufklärung [-Initiativen] bei Autofahrern über MF (Bremsen, Schräglage, keine Knautschzone, beschränkte Sicht, Beschleunigung, im Frühjahr, Vorfahren bei Kreuzung..)
- 13x Kein Licht am Tag für Pkws / bzw. Licht am Tag nur für einspurige Kfz / Abschaffung der allg. Lichtpflicht
- 9x mehr / bessere Warntafel od. Straßentafeln bei Gefahrenstellen / Kurven / gefährlichen Strecken
- 9x Aufhebung von einseitigen Geschwindigkeitsbeschränkungen
- 6x Kampagne für ein mehr Miteinander / Miteinander verbessern
- 6x Verbesserung des Straßenuntergrunds (Bankett), kein Schotterbankett auf Motorradstrecken
- 5x weniger Straßenschilder/ -tafeln
- 7x mehr geförderte / billigere Fahrsicherheitsaktionen / -trainings, mehr kostengünstige Fahrtrainings
- 4x rigoroses Vorgehen gegen Raser, Geschwindigkeitsbegrenzungen für Raser
- 4x mehr Aufklärungskampagnen (-Initiativen) für Motorradfahrer
- 4x in Fahrschule mehr Sicherheitstrainings / Ausbildung verbessern
- 3x Verpflichtung zu / mehr Kontrollen der Sicherheitsausrüstung / -kleidung
- 3x rutschfeste Bodenmarkierungen
- 3x mehr technische Überprüfungen (Lautstärke, Drossel)
- 3x keine Bäume entlag der Straße
- 3x Kanaldeckel versetzen / -niveau ausgleichen
- 3x Fahrsicherheitstrainings zwingend vorschreiben, Pflicht-Sicherheitstrainings
- 2x weniger Kontrollen / Radar
- 2x weniger Bevormundung – mehr Eigenverantwortung
- 2x sinnvolle Geschwindigkeitsbegrenzungen
- 2x motorbezogene Steuer vermindern / Versicherung optimieren
- 2x mehr Polizeipräsenz
- 2x keine Diskriminierung durch die Behörde / Exekutive
- 2x keine absichtliche Fahrbahnverschmutzung (Schotter, Öl,..)
- 2x Freigabe von Enduro-Strecken (auf Forstwegen)
- 2x Aufhebung der Motorrad-Fahrverbote
- 1x Wegweiser (auf Kreuzungen) nicht sichtbehindernd aufstellen
- 1x Wechselkennzeichen zwischen Motorrad u. Auto
- 1x Verkehrsleiteinrichtungen
- 1x Verkehrsberuhigung in Ballungsräumen durch einspurige Fahrzeuge
- 1x Verbesserung der Autobahnen
- 1x Überwachung der Einhaltung von Sicherheitsabständen
- 1x Überwachung der Einhaltung des Halteverbotes im 5m-Kreuzungsbereich
- 1x Spiegel vor Kurven
- 1x Sicherheitsplakate für MF
- 1x siehe Vorschläge von „Bikers Project
- 1x Rennstrecke in NÖ
- 1x PS-Limit für Motorräder
- 1x positive Darstellung des Sicherheitsaspekts
- 1x Pkw-Lenker mehr auf [technisches] Fahrverhalten von Motorradfahrern hinweisen
- 1x Pkw Fahrverbote auf Motorradstrecken

- 1x Motorradplattform
- 1x mehr Strecken mit Fahrspaß
- 1x mehr Parkräume für Motorräder
- 1x mehr Kontrollen von Vorrangverletzungen
- 1x mehr geprüfte Tuning-Teile zulassen
- 1x mehr Freiheit bei Umbauten/ billigeres TÜV
- 1x mehr Betonleitwände
- 1x mehr Abmahnung statt Strafgeld
- 1x mehr abgesperrte Übungsplätze / -strecken
- 1x Laute Auspuffe nicht verbieten
- 1x langsame u. unsichere Pkw-Fahrer genauso hart strafen wie Raser
- 1x Kontrolle der Pkw-Lenker auf ihre Fahrtauglichkeit
- 1x keine Vorurteile hegen
- 1x Infos zu Strecken mit hoher Unfallhäufigkeit
- 1x Gleichberechtigung mit Autofahrern
- 1x Gespräche von Verkehrspsychologen mit Unfallopfer
- 1x geführte Touren od. Wettbewerbe
- 1x freie Fahrt für freie Bürger
- 1x Erhöhung der Strafen bei Verkehrsdelikten
- 1x Dekorfelsen entfernen
- 1x Bonuspunkte für jene, die MO + Pkw od. Lkw, etc. unterwegs sind
- 1x Bikers Project groß fördern
- 1x bei groben Überschreitungen → Ersatzdienst (Krankenhaus)
- 1x Bauern u. Forstarbeiter auf die Gefahr von verschmutzten Fahrbahnen für MF hinweisen
- 1x angemessene Tempolimits auf Freilandstraßen
- 1x akustische Warngerber bei Blinker
- 1x Aixam (Mopedautos) weg
- 1x ½ Jahresvignette

## Test der Entwürfe für Sicherheitstafeln am Straßenrand

Folgende Entwürfe für Sicherheitstafeln (1,5m x 2m oder 1,6m x 2,5m) wurden getestet:

Entwurf 1



Entwurf 2 (bisher eingesetzte Tafel)



Entwurf 3:



Entwurf 4:

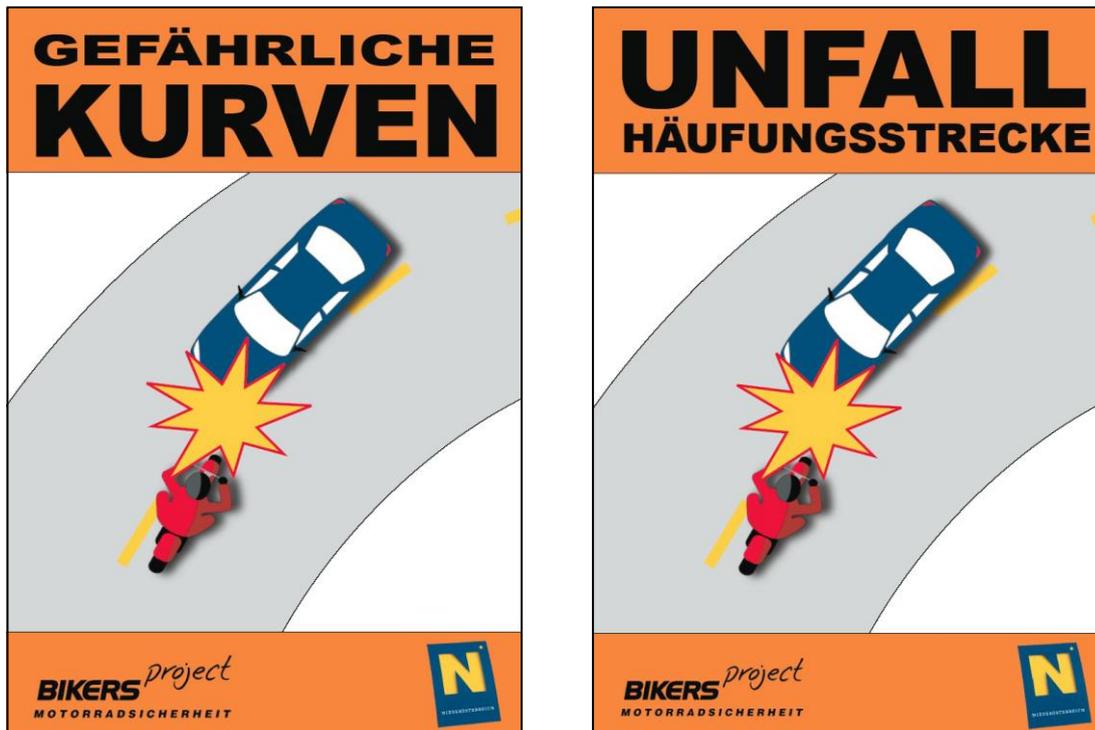


Am besten wurde **Entwurf 1** (Note 2,44) auf 5-stufiger Schulnotenskala) beurteilt, gefolgt von **Entwurf 2** (Note 2,62), **Entwurf 4** (Note 2,94) und **Entwurf 3** (Note 3,06).

Die Text bzw Sloganversion „**Gefährliche Kurven – Sicherheitsreserve**“ wurde am häufigsten als wirkungsvoll ausgewählt (62%), gefolgt von „**Sturzgefahr – Sicherheitsreserve**“ (21%) und „**Unfallhäufungsstrecke – Sicherheitsreserve**“ (18%)

**Textreduzierte Tafelentwürfe:**

Aufgrund der Testergebnisse und einer Diskussion mit Experten empfehlen wir die folgenden – jeweils auf die tatsächliche Gefahrensituation abgestimmten – textreduzierten Varianten. An Stellen, die mit eher geringer Geschwindigkeit (bis ca. 70 km/h) durchfahren werden, können auch die Varianten mit dem Zusatzslogan „Sicherheitsreserve“ eingesetzt werden. Die untere Leiste kann frei bleiben, nur mit dem NÖ-Logo und/oder mit einem Sponsorlogo versehen werden.



Die Tafeln wurden in Anlehnung an die bereits in NÖ eingesetzten Tafeln „Unfallhäufungsstrecke“ gestaltet.

