

# NÖ-Motorradstudie Teil 2: Unfallanalysen

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>3</b>
<b>KURZBESCHREIBUNG DER STUDIE.....</b>	<b>5</b>
<b>STICHPROBE.....</b>	<b>6</b>
<i>Eigener Fahrstil .....</i>	<i>6</i>
<b>KURZFASSUNG: .....</b>	<b>7</b>
<b>DETAILLIERTE AUSWERTUNG: .....</b>	<b>8</b>
EIGENE MOTORRADUNFÄLLE UND GEFAHRENSITUATIONEN .....	8
<i>Ort des Unfalls / der Gefahrensituation.....</i>	<i>8</i>
<i>Typ des Unfalls / der Gefahrensituation .....</i>	<i>11</i>
<i>Straßenverlauf beim Unfall bzw. bei der Gefahrensituation.....</i>	<i>15</i>
<i>Straßenzustand beim Unfall bzw. bei der Gefahrensituation.....</i>	<i>18</i>
<i>Unfall-/Gefahrensituation - Fremdbeteiligung .....</i>	<i>19</i>
<i>Verschulden des Unfalls / der Gefahrensituation.....</i>	<i>20</i>
<i>Rolle der Geschwindigkeit beim Unfall / bei der Gefahrensituation .....</i>	<i>21</i>
<i>Vermeidbarkeit des Unfalls / der Gefahrensituation.....</i>	<i>22</i>
<b>ANHANG .....</b>	<b>25</b>
<i>Anmerkungen zur Beschreibung der eigenen Unfallsituationen .....</i>	<i>25</i>
<i>Anmerkungen zur Beschreibung der eigenen Gefahrensituationen .....</i>	<i>26</i>
OFFIZIELLE UNFALLANALYSEN DER STATISTIK AUSTRIA .....	27
<i>Motorradunfälle nach Unfalltyp - NÖ und Österreich 1996 bis 2005.....</i>	<i>29</i>
<i>Unfallgeschehen mit Motorrädern in Niederösterreich.....</i>	<i>32</i>
<i>Motorradunfälle nach Altersklassen und Geschlecht - NÖ + Österreich 1996 bis 2005 .....</i>	<i>36</i>
<i>Motorradunfälle nach Fahrzeugleistung – NÖ + Österreich 1996 bis 2005.....</i>	<i>38</i>
<i>Fragen zur Unfallanalyse (Ausschnitt des Fragebogens).....</i>	<i>40</i>

## 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 (siehe Teil 1)

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 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)
- bis 2010: Mitwirkung an der Erstellung der RVS 02.02.42 „Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit für den Motorradverkehr“

### 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	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)

Die Beschreibungen der eigenen Unfälle stimmen in vielen Aspekten recht gut mit den offiziellen Unfallanalysen (NÖ) zusammen in einigen Aspekten gibt es Abweichungen:

Alleinunfälle:	Befragung: 49%	Statistik Austria: 41%
Unfälle im Richtungsverkehr:	Befragung: 16% (19%)	Statistik Austria: 20%
Kollisionen auf Kreuzungen:	Befragung: 13% (16%)	Statistik Austria: 16%
Unfälle mit dem Gegenverkehr	Befragung: 9% (11%)	Statistik Austria: 16%

Die Unterschiede bei den Nicht-Alleinunfällen ergeben sich zu einem großen Teil aus dem höheren Anteil der Alleinunfälle bei der Befragung. Würde dieser mit der offiziellen Zahl (41%) gleichgesetzt, würden sich bei den weiteren Unfallarten die Werte in Klammern ergeben.

Eine ausführliche Darstellung der offiziellen Unfallanalysen der Statistik Austria befindet sich im ANHANG!

## 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>• <b>Eigene Motorradunfälle und Gefahrensituationen</b></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>

## 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

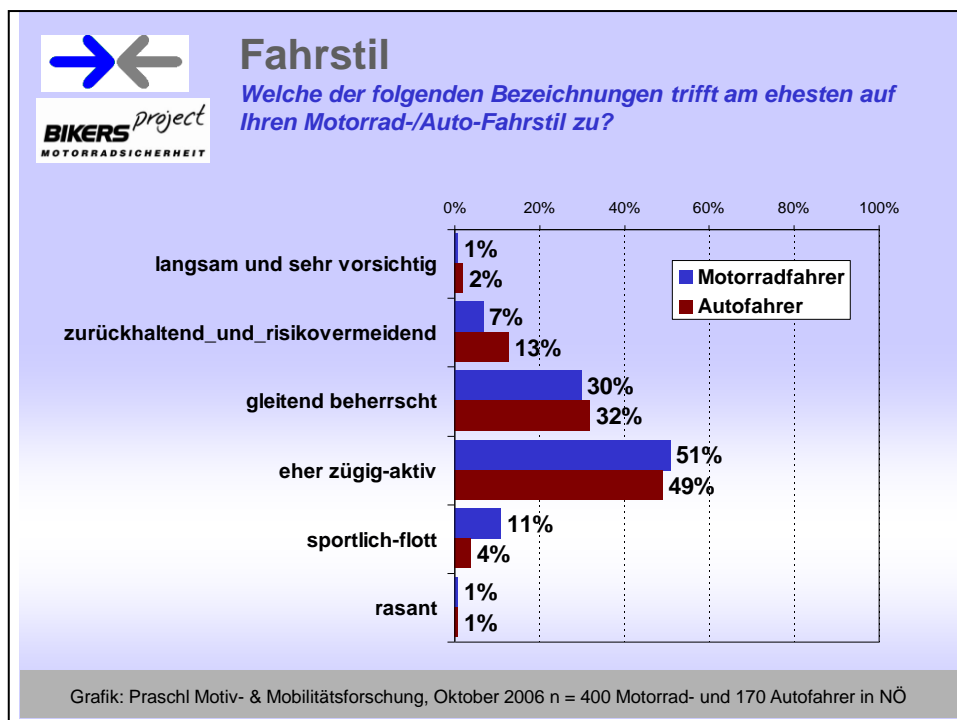
**38%** der Motorradfahrer und **47%** der Autofahrer bezeichnen ihren Fahrstil als „eher zurückhaltend/beherrscht“ (Summe der Nennungen „Langsam und sehr vorsichtig“ + „zurückhaltend und risikovermeidend“ + „gleitend beherrscht“).

**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%



## Kurzfassung:

### Eigene Motorradunfälle und Gefahrensituationen

#### Ort des Unfalls / der Gefahrensituation

Ein gutes **Drittel** aller befragten Motorradfahrer hatte selbst schon einen schweren Motorradunfall mit Verletzungen und/oder erheblichem Sachschaden. **58%** dieser Unfälle passierten außerorts, **37%** im Ortsgebiet und **4%** auf der Autobahn.

*49% der **rasanten Fahrer** hatten selbst schon schwere Motorradunfälle, 34% der „**zügig-aktiven**“ und 30% der „**zurückhaltenden**“ Fahrer. 41% der Fahrer von Motorrädern mit **über 100 PS** hatten schon schwere Motorradunfälle (86 bis 100 PS: 36%, 61 bis 85 PS: 29%, bis 60 PS: 30%).*

#### Typ des Unfalls / der Gefahrensituation

**49%** der beschriebenen Motorradunfälle sind „Alleinunfälle“ ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer, **16%** „Unfälle im Richtungsverkehr“, **13%** „Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren“, **9%** „Unfälle mit dem Gegenverkehr“, jeweils zur Hälfte am eigenen Fahrstreifen und im Gegenverkehrsbereich und **8%** „Unfälle mit abbiegenden Fahrzeugen“, davon **3%** mit abbiegenden Fahrzeugen aus entgegengerichteter Richtung.

#### Straßenverlauf beim Unfall bzw. bei der Gefahrensituation

**51%** der beschriebenen Motorradunfälle ereigneten sich in Kurven, **25%** auf Kreuzungen und **23%** auf geraden Straßenabschnitten.

*Auffällige Gruppenunterschiede zeigten sich nur bei den Unfällen in Kurven. Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** hatten bereits zu 29% Unfälle in Kurven (bis 60 PS: 11%, 61 bis 85 PS: 13%, 86 bis 100 PS: 17%), **rasante Fahrer** sogar zu 31% (zurückhaltende Fahrer: 12%, aktiv-dynamische Fahrer: 19%).*

#### Straßenzustand beim Unfall bzw. bei der Gefahrensituation

**63%** der beschriebenen schweren Motorradunfälle fanden bei trockenen, griffigen Fahrbahnverhältnissen statt, **17%** auf nasser/feuchter Fahrbahn und **20%** auf rutschiger Fahrbahn (Splitt, Schmutz, Bitumen).

#### Unfall-/Gefahrensituation - Fremdbeteiligung

**53%** der beschriebenen schweren Motorradunfälle fanden ohne Fremdbeteiligung statt, an **40%** waren PKW-Lenker beteiligt, an **3%** LKW-Lenker, an **2%** Zugmaschinen-Fahrer und an **3%** andere Motorradfahrer.

*31% der **rasanten Fahrer** hatten bereits Unfälle ohne Fremdbeteiligung (zurückhaltende zu 14% und zügig-aktive zu 19%).*

#### Verschulden des Unfalls / der Gefahrensituation

Bei **30 bis 35%** der beschriebenen Motorradunfälle mit Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer liegt primär Eigenverschulden vor.

#### Rolle der Geschwindigkeit beim Unfall / bei der Gefahrensituation

Der Fahrgeschwindigkeit wird bei den eigenen Motorradunfällen eine relativ geringe Rolle zugeschrieben. **50%** meinen, dass bei ihrem Unfall die eigene Geschwindigkeit keine Rolle gespielt hat, **33%** sprechen der Geschwindigkeit eine „gewisse“ Rolle zu und **18%** eine große Rolle.

***Rasante Fahrer** erkennen etwas häufiger zumindest einen gewissen Zusammenhang ihrer Fahrgeschwindigkeit mit dem Unfall (50% „spielte gewisse Rolle“, 18% „spielte große Rolle“).*

#### Vermeidbarkeit des Unfalls / der Gefahrensituation

Bemerkenswert hohe **64%** meinen, dass der eigene Unfall durch sie selbst vermieden werden hätte können. **Rasante Fahrer** meinen sogar zu 84%, dass der Unfall von ihnen selbst vermieden werden hätte können (zurückhaltende Fahrer: 68%, zügig-aktive Fahrer: 65%).

## Detaillierte Auswertung:

Die Motorradfahrer wurden detailliert zu eigenen Motorradunfällen sowie zu erlebten besonderen Gefahrensituationen („Beinahe-Unfälle“) befragt. Die Ergebnisse dieser Befragungen wurden auch den offiziellen Daten der Statistik Austria gegenübergestellt, wobei sich insgesamt recht gute Übereinstimmungen zeigten obwohl die offiziellen Unfall-Datenblätter für eine Analyse von Motorradunfällen nur bedingt geeignet sind.

Der Fragebogen zur Erhebung der selbst erlebten Motorradunfälle befindet sich im Anhang.

## Eigene Motorradunfälle und Gefahrensituationen

### Ort des Unfalls / der Gefahrensituation

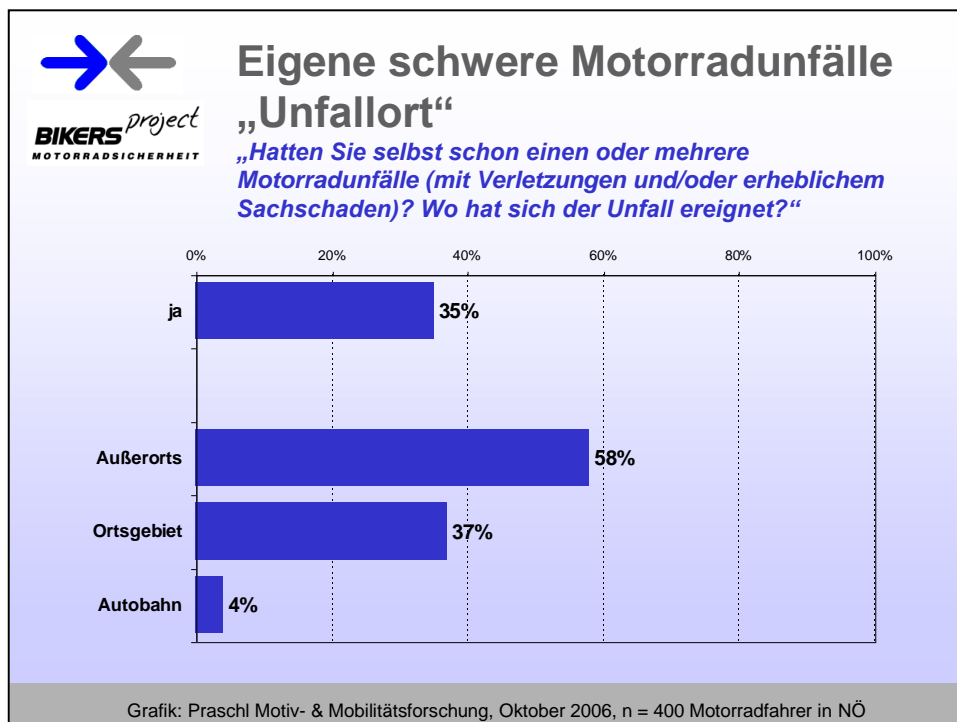
Ein gutes **Drittel** aller befragten Motorradfahrer hatte selbst schon einen schweren Motorradunfall mit Verletzungen und/oder erheblichem Sachschaden. Dieses Ergebnis stimmt gut mit anderen europäischen Erhebungen zusammen und bezieht sich natürlich auf die gesamte Zeit als aktiver Motorradfahrer (d.h. im Laufe einer z.B. 30-jährigen Laufbahn als Motorradfahrer liegt die Wahrscheinlichkeit, einen schwereren Unfall zu erleiden bei rund einem Drittel – abhängig natürlich von Fahrstil und Kilometerleistung).

**58%** dieser Unfälle passierten außerorts, **37%** im Ortsgebiet und **4%** auf der Autobahn.

Die erlebten Gefahrensituationen, bei denen ein Unfall gerade noch vermieden werden konnte, spielten sich zu **75%** außerorts, zu **21%** im Ortsgebiet und zu **4%** auf der Autobahn ab.

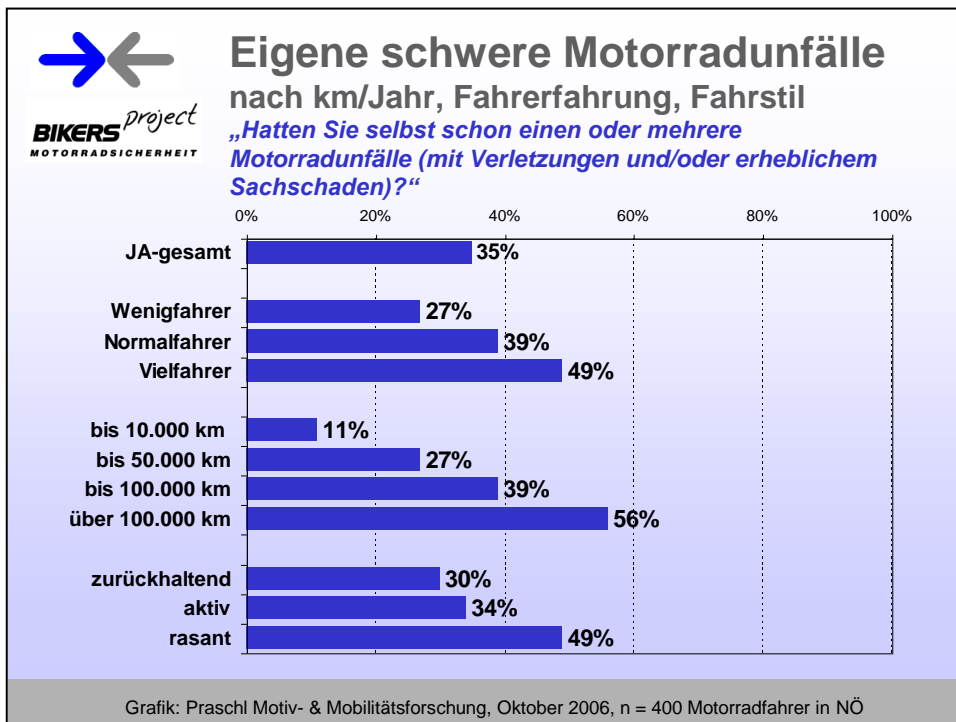
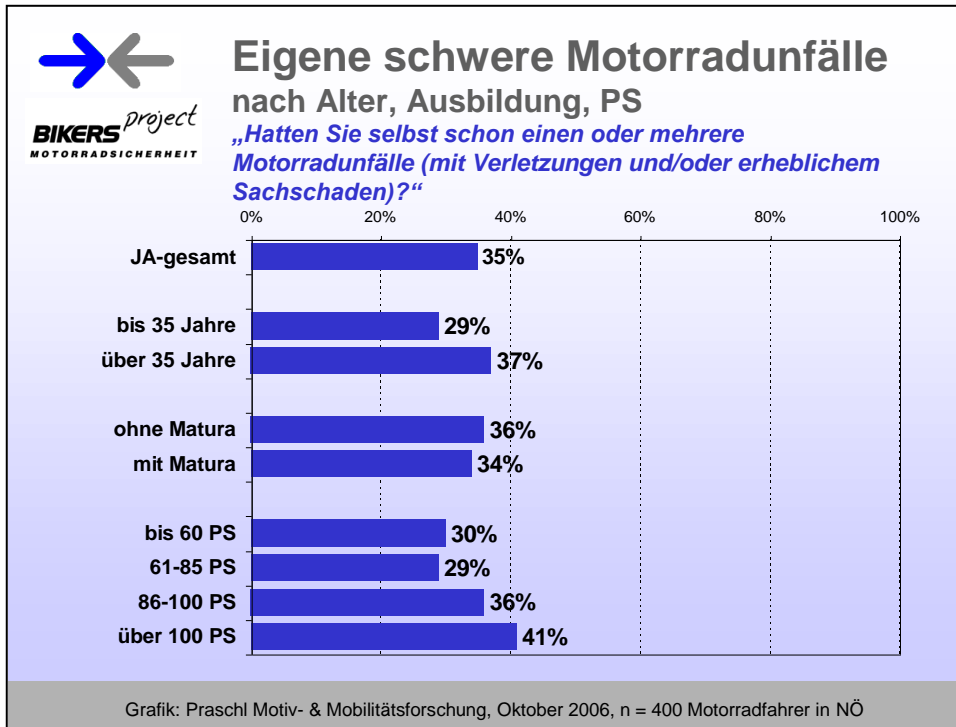
*49% der **rasanten Fahrer** hatten selbst schon schwere Motorradunfälle, 34% der „**zügig-akiven**“ und 30% der „**zurückhaltenden**“ Fahrer.*

*41% der Fahrer von Motorrädern mit **über 100 PS** hatten schon schwere Motorradunfälle (86 bis 100 PS: 36%, 61 bis 85 PS: 29%, bis 60 PS: 30%).*

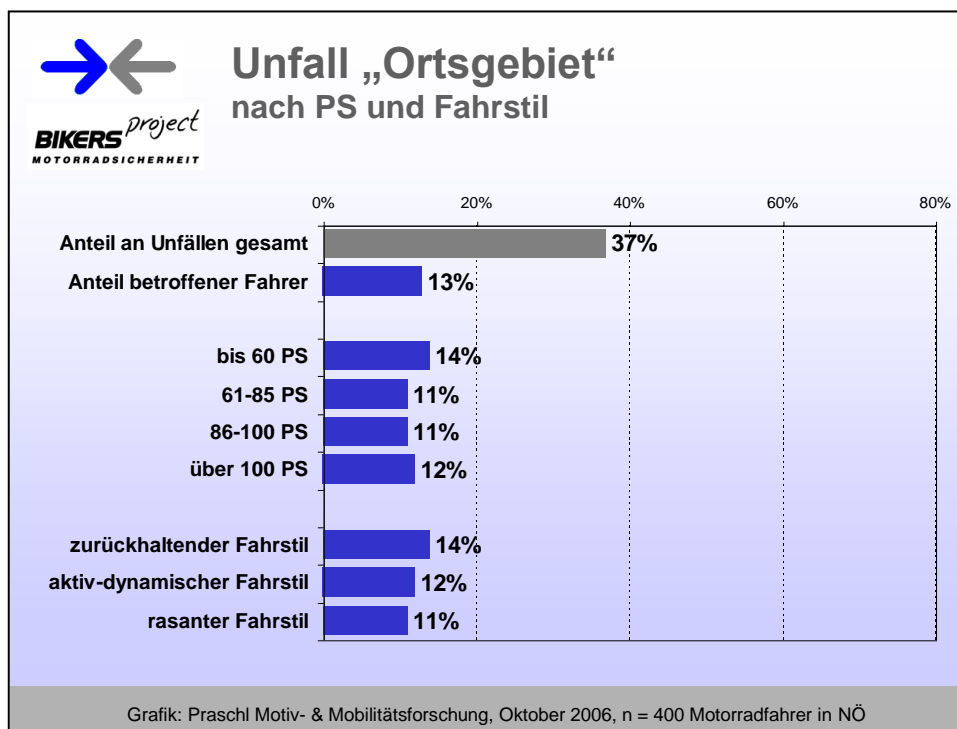
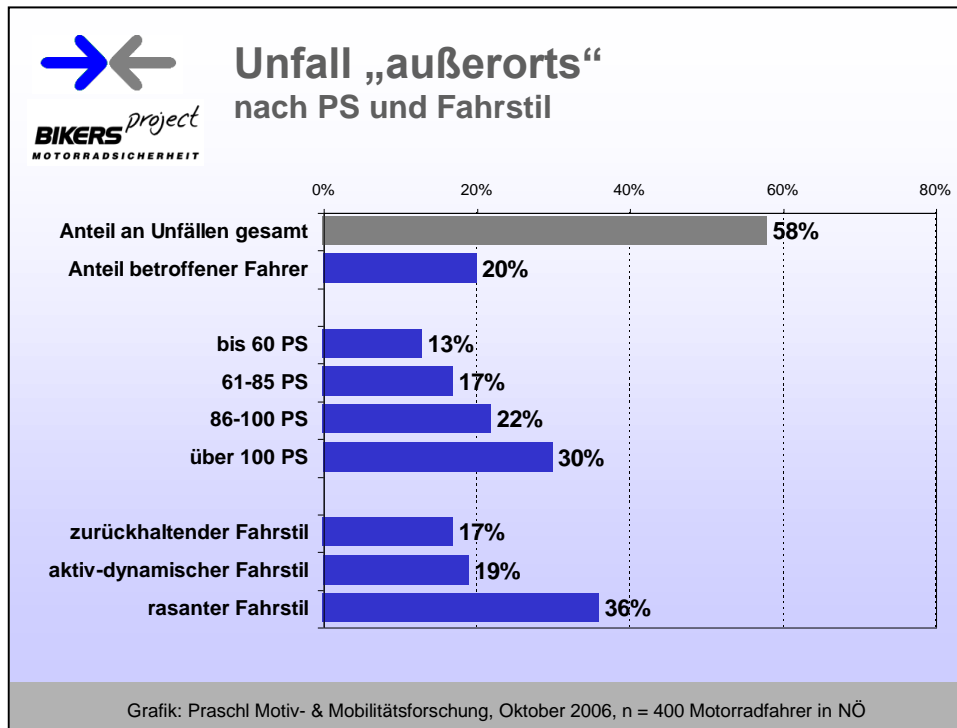




Gruppenunterschiede:



Anmerkung: Der „**Anteil an Unfällen gesamt**“ bezieht sich auf alle Unfälle („58% der Unfälle waren Außerorts-Unfälle“), der „**Anteil betroffener Fahrer**“ bezieht sich auf alle Fahrer („20% der Fahrer hatten Außerorts-Unfälle“).



## Typ des Unfalls / der Gefahrensituation

**49%** der beschriebenen **Motorradunfälle** sind „Alleinunfälle“ ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer, **16%** „Unfälle im Richtungsverkehr“, **13%** Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren, **9%** „Unfälle mit dem Gegenverkehr“, jeweils zur Hälfte am eigenen Fahrstreifen und im Gegenverkehrsbereich und **8%** „Unfälle mit abbiegenden Fahrzeugen“, davon **3%** mit abbiegenden Fahrzeugen aus entgegengerichteter Richtung.

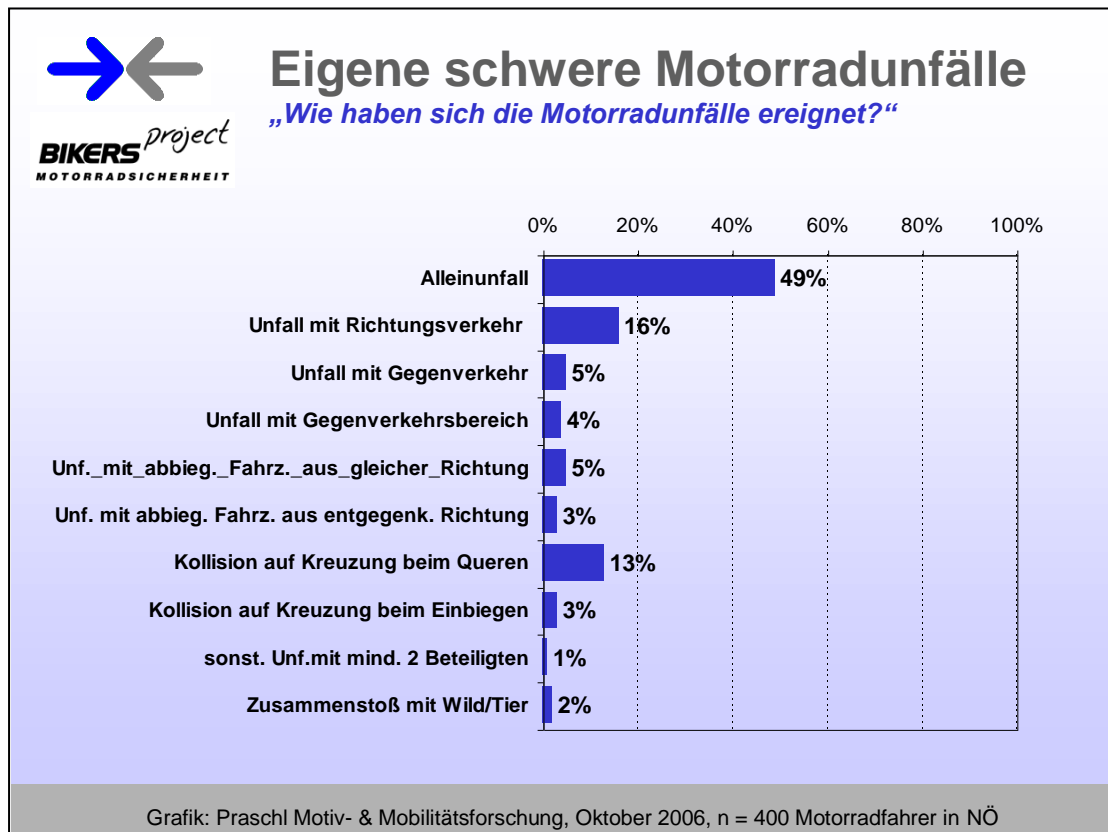
Die offiziellen Zahlen der Statistik Austria (NÖ 1996 bis 2005) weisen einen geringeren Alleinunfallanteil (**41%**) und demgemäß höhere Anteile bei den anderen Unfalltypen aus: **20%** „Unfälle im Richtungsverkehr“, **16%** „Kreuzungsunfälle“ und **16%** „Unfälle mit dem Gegenverkehr“.

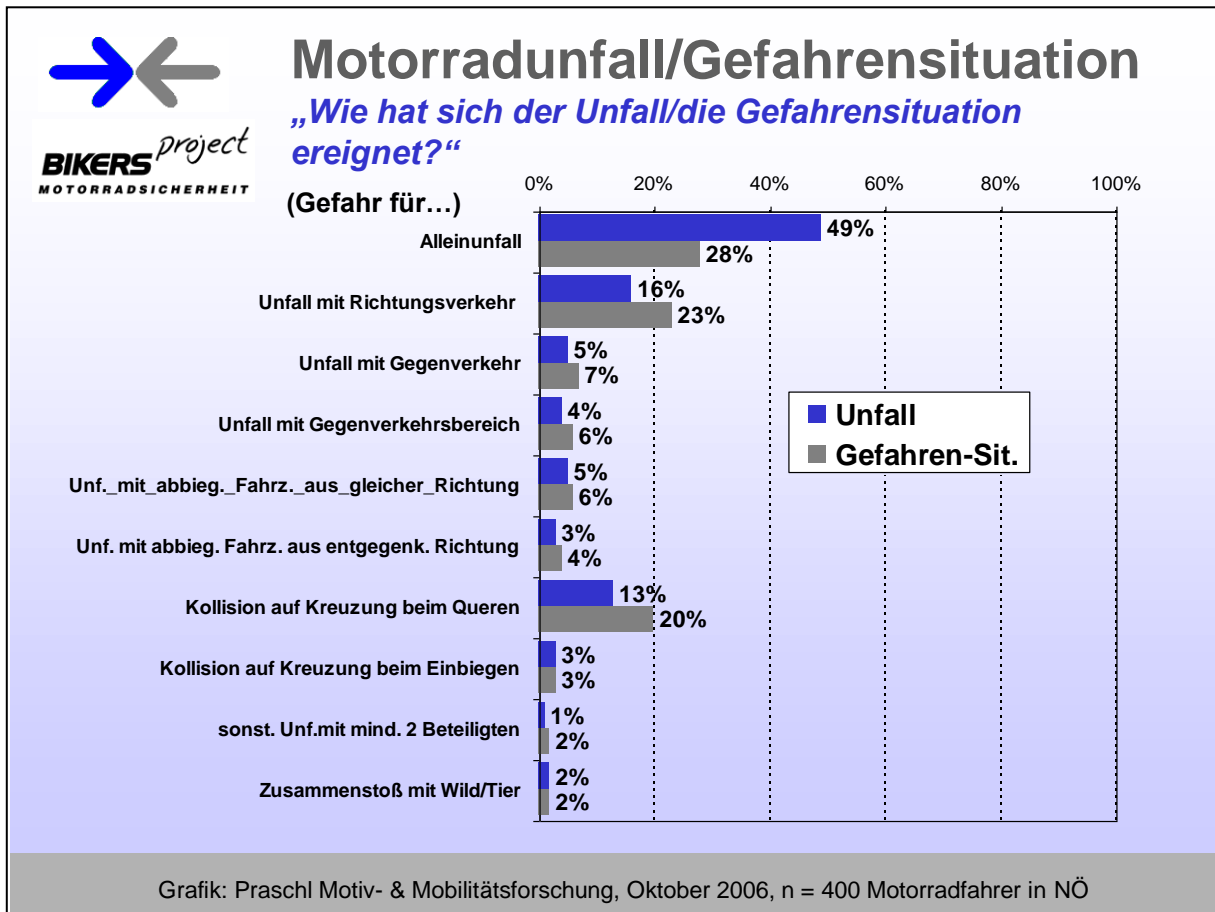
Alleinunfälle:	Befragung: 49%	Statistik Austria: 41% (Ö: 31%)
Unfälle im Richtungsverkehr:	Befragung: 16% (19%)	Statistik Austria: 20% (Ö: 26%)
Kollisionen auf Kreuzungen:	Befragung: 13% (16%)	Statistik Austria: 16% (Ö: 17%)
Unfälle mit dem Gegenverkehr	Befragung: 9% (11%)	Statistik Austria: 16% (Ö: 18%)

Die Unterschiede bei den Nicht-Alleinunfällen ergeben sich zu einem großen Teil aus dem wesentlich höheren Anteil der Alleinunfälle bei der Befragung. Würde dieser mit der offiziellen Zahl (32%) gleichgesetzt, würden sich bei den weiteren Unfallarten die Werte in Klammern ergeben.

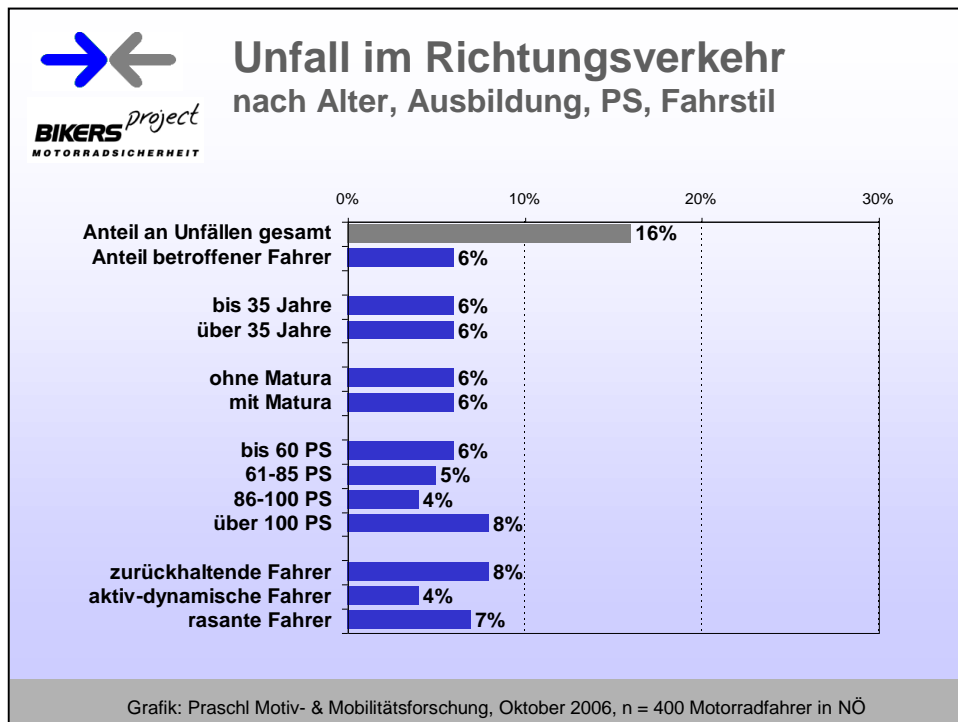
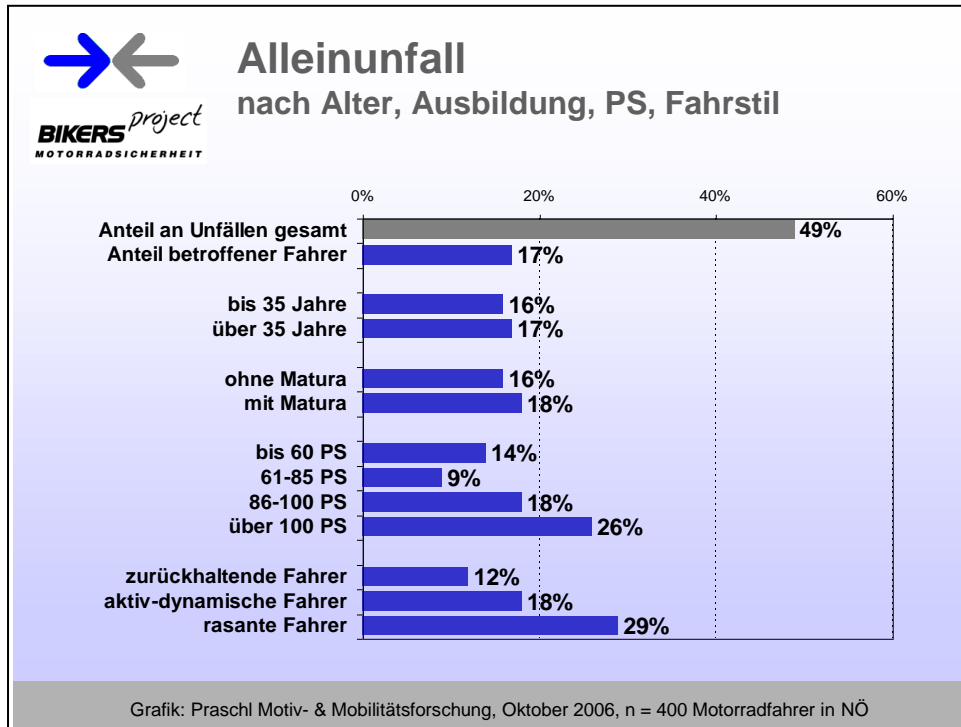
Erlebte **Gefahrensituationen** stehen viel häufiger im Zusammenhang mit anderen Verkehrsteilnehmern als Unfallsituationen. Nur **28%** der erlebten Gefahrensituationen beziehen sich auf eine kritische Situation, die zu einem Alleinunfall führen könnte, **23%** sind Gefahrensituationen im Richtungsverkehr und **20%** Gefahrensituationen beim Queren von Kreuzungen. Bei den anderen Unfallarten weichen die Häufigkeiten der erlebten Gefahrensituationen von denen der tatsächlichen Unfälle kaum ab.

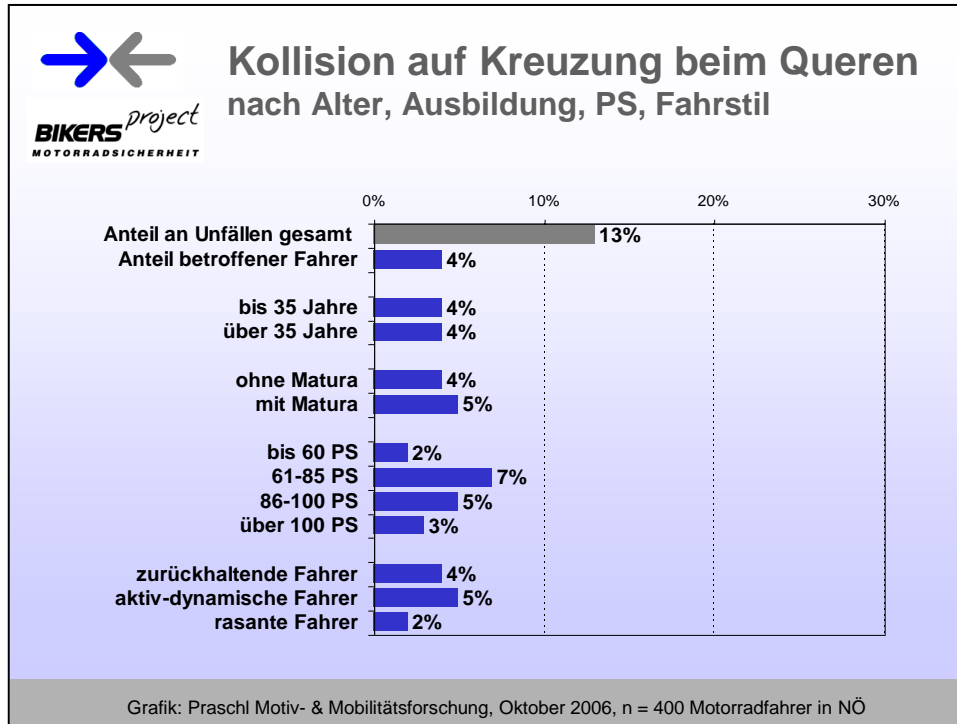
Dieses subjektive Erleben von Gefahrensituationen erklärt einerseits die Unterschätzung der Gefährlichkeit von „Alleinunfallsituationen“ (z.B. im Kurvenbereich) und andererseits die bei Motorradfahrern verbreitete Vermutung, dass an den meisten schweren Motorradunfällen Autofahrer die Schuldtragenden sind.





Gruppenunterschiede:

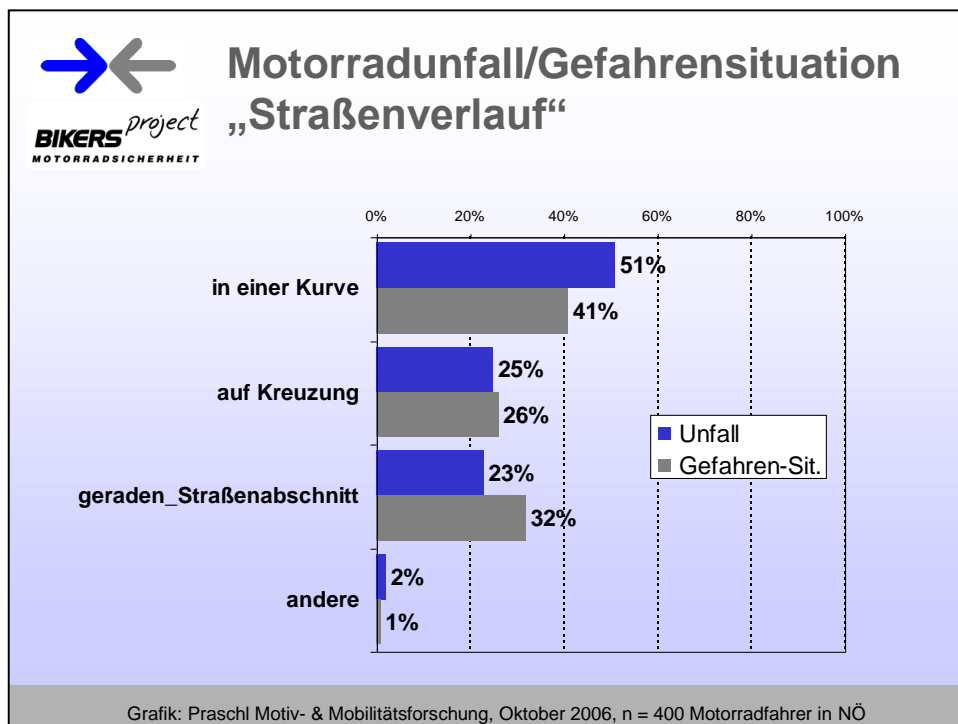
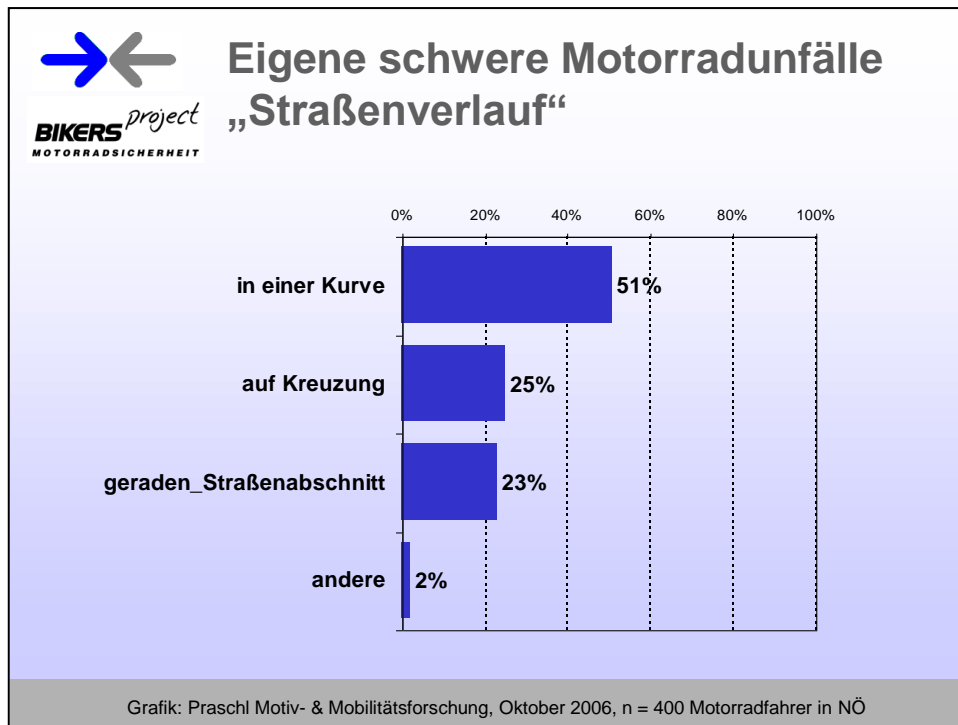




### Straßenverlauf beim Unfall bzw. bei der Gefahrensituation

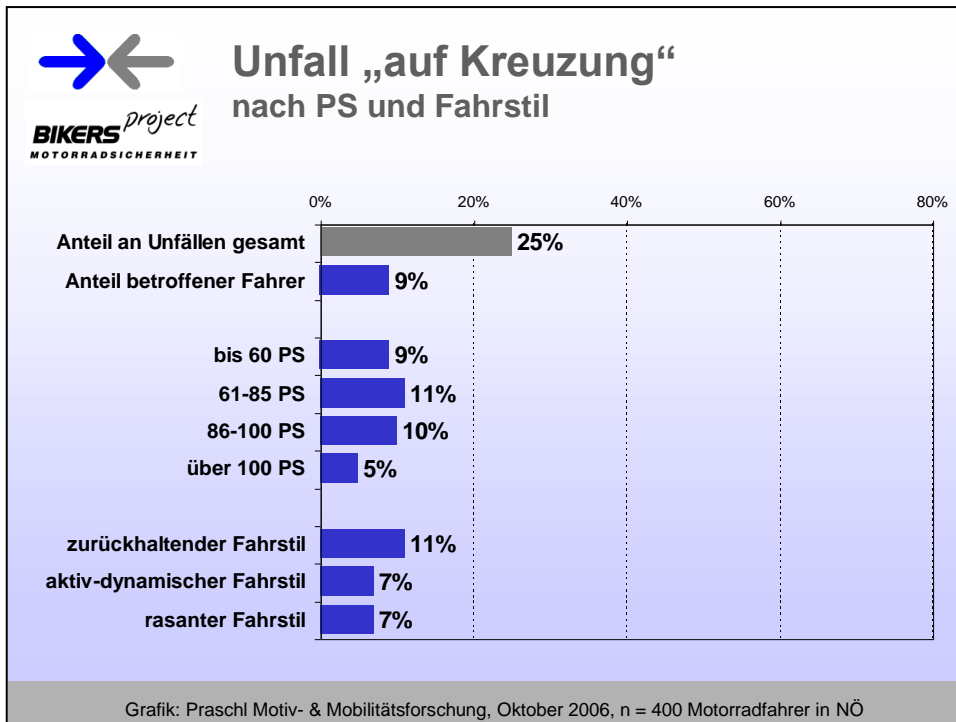
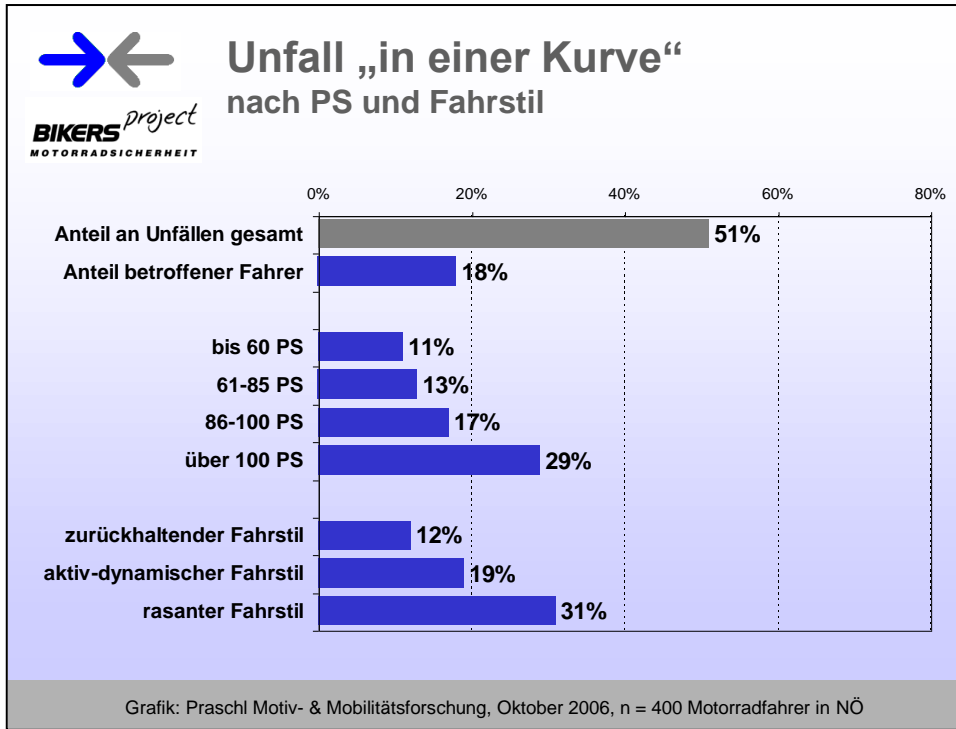
51% der beschriebenen **Motorradunfälle** ereigneten sich in Kurven, 25% auf Kreuzungen und 23% auf geraden Straßenabschnitten.

Die erlebten **Gefahrensituationen** ereigneten sich zu 41% in Kurvenbereichen, zu 26% auf Kreuzungen und zu überraschend hohen 32% auf geraden Straßenabschnitten.

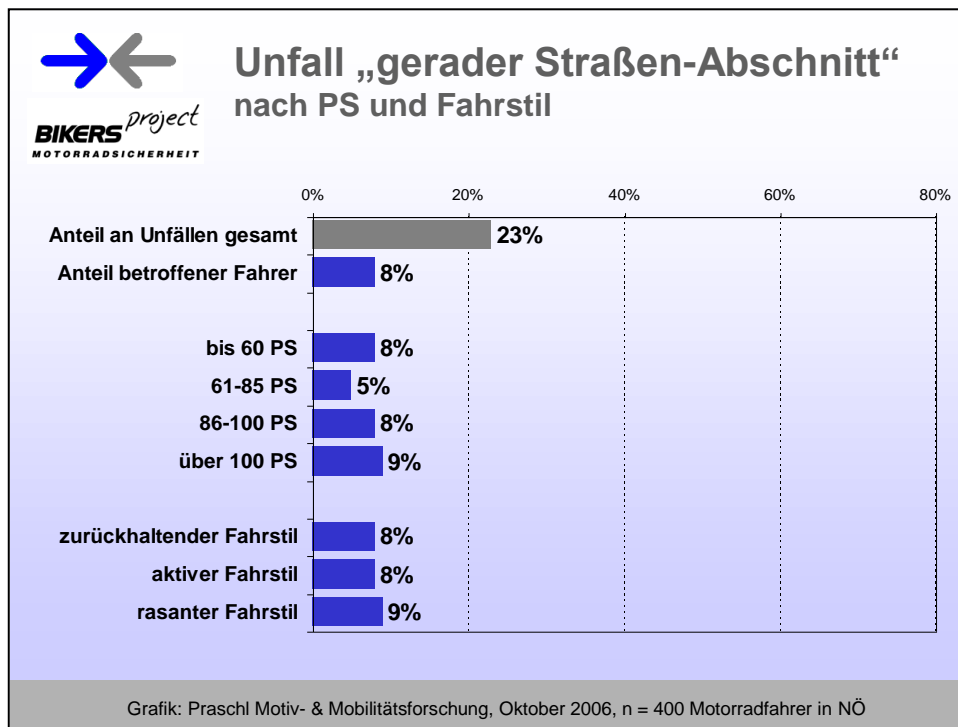


**Gruppenunterschiede**

Auffällige Gruppenunterschiede zeigten sich nur bei den Unfällen in Kurven. Fahrer von Maschinen mit **über 100 PS** hatten bereits zu 29% Unfälle in Kurven (bis 60 PS: 11%, 61 bis 85 PS: 13%, 86 bis 100 PS: 17%), **rasante Fahrer** sogar zu 31% (zurückhaltende Fahrer: 12%, aktiv-dynamische Fahrer: 19%).





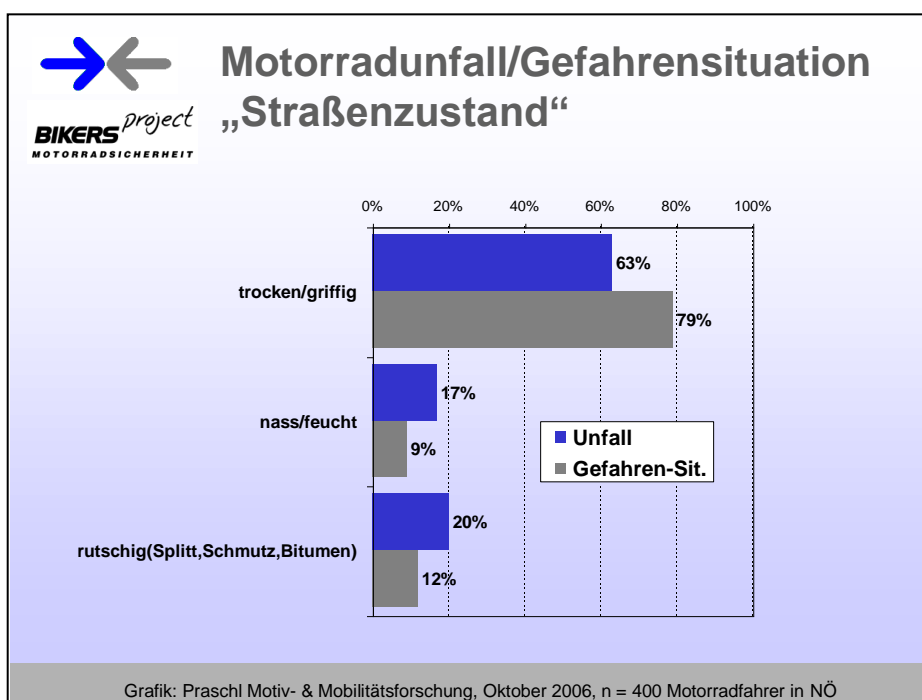
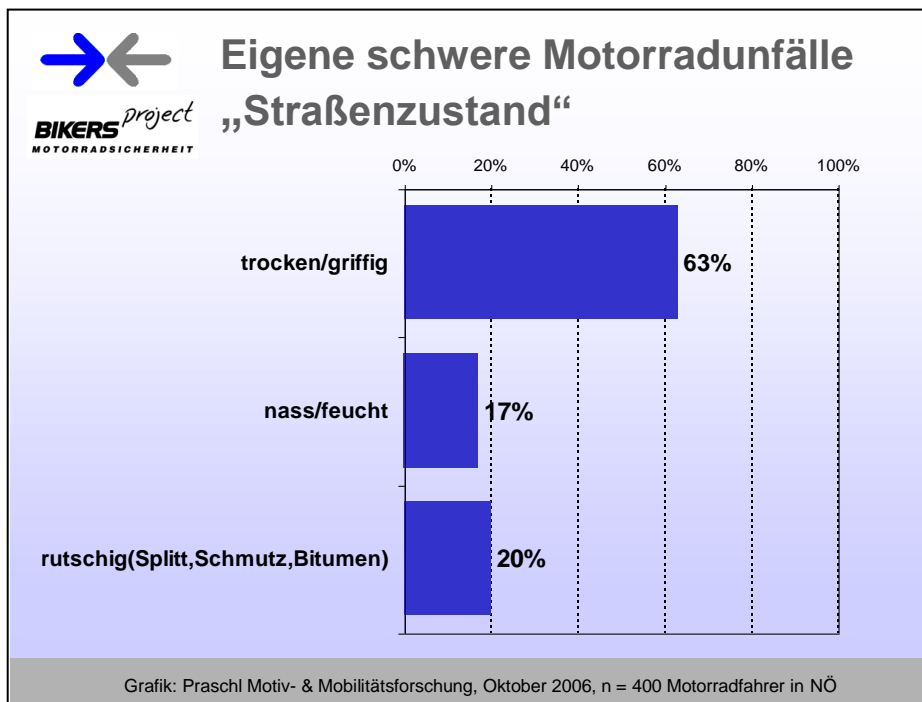


## Straßenzustand beim Unfall bzw. bei der Gefahrensituation

**63%** der beschriebenen schweren **Motorradunfälle** fanden bei trockenen, griffigen Fahrbahnverhältnissen statt, **17%** auf nasser/feuchter Fahrbahn und **20%** auf rutschiger Fahrbahn (Splitt, Schmutz, Bitumen).

Bei den erlebten **Gefahrensituationen** spielten rutschige Fahrbahnverhältnisse weniger Rolle. **79%** der Gefahrensituationen ereigneten sich auf trockener, griffiger Fahrbahn, **9%** auf nasser/feuchter Fahrbahn und **12%** auf rutschigen Fahrbahnverhältnissen.

22% der **rasanten Fahrer** hatten schon Unfälle, bei denen – laut Eigeneinschätzung - **rutschige Straßenverhältnisse** (Splitt, Schmutz etc.) eine Rolle spielten (zurückhaltende und zügig-aktive Fahrer nur zu jeweils 5%).

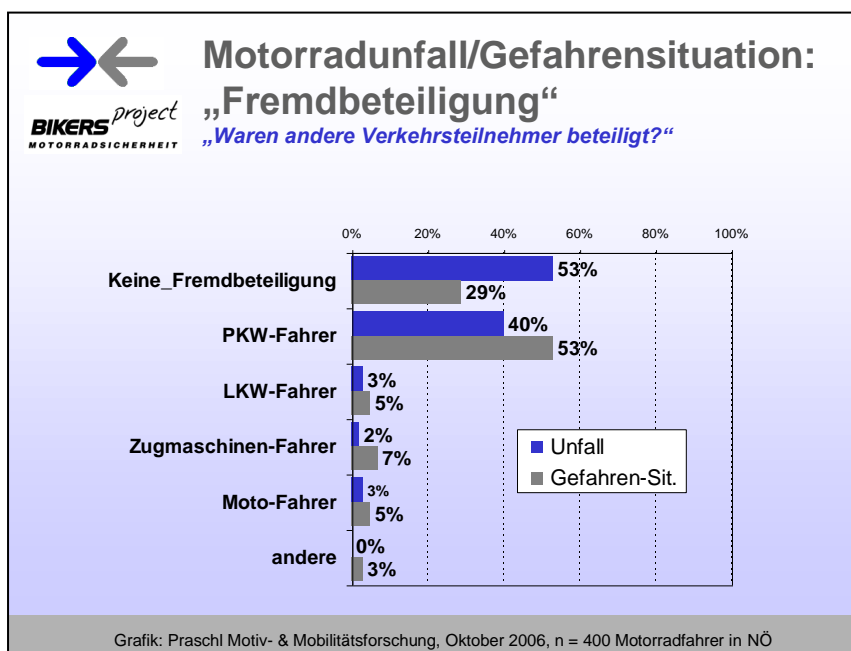
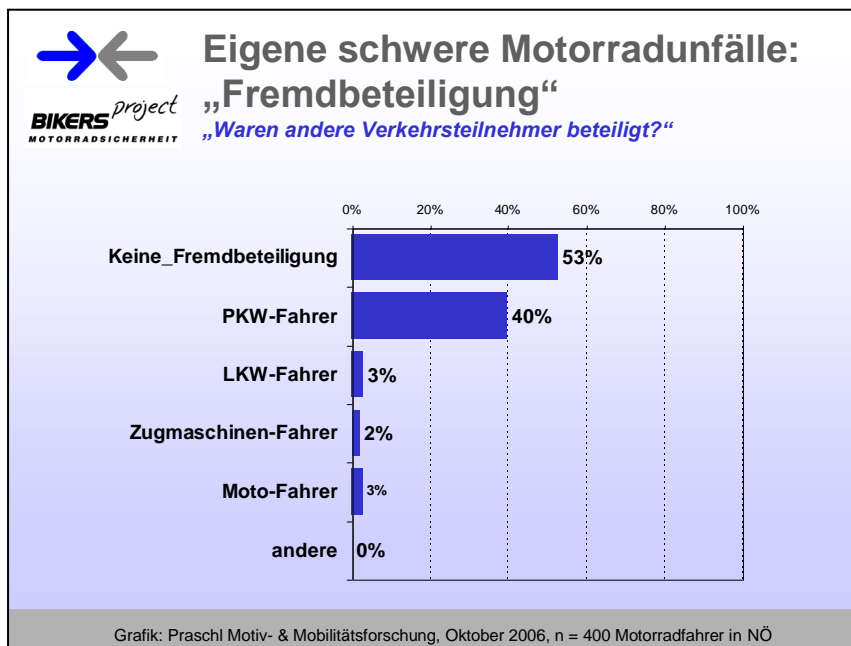


## Unfall-/Gefahrensituation - Fremdbeteiligung

53% der beschriebenen schweren **Motorradunfälle** fanden ohne Fremdbeteiligung statt, an **40%** waren PKW-Lenker beteiligt, an **3%** LKW-Lenker, an **2%** Zugmaschinen-Fahrer und an **3%** andere Motorradfahrer.

Bei den erlebten **Gefahrensituationen** liegen die Schwerpunkte anders. An **53%** der Gefahrensituationen waren PKW-Lenker beteiligt, **29%** der Gefahrensituationen fanden ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer statt.

31% der **rasanten Fahrer** hatten bereits Unfälle ohne Fremdbeteiligung (zurückhaltende zu 14% und zügig-aktive zu 19%).



## Verschulden des Unfalls / der Gefahrensituation

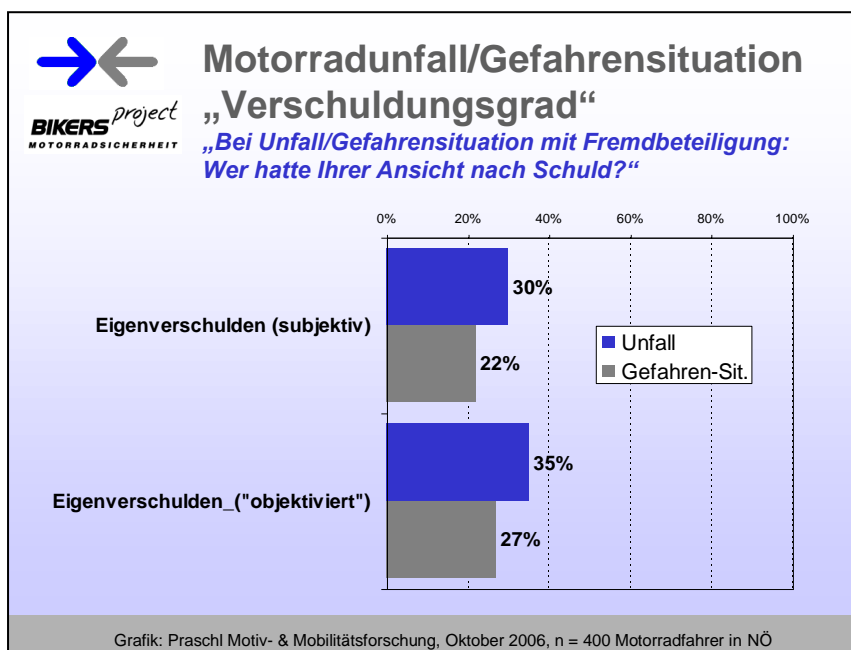
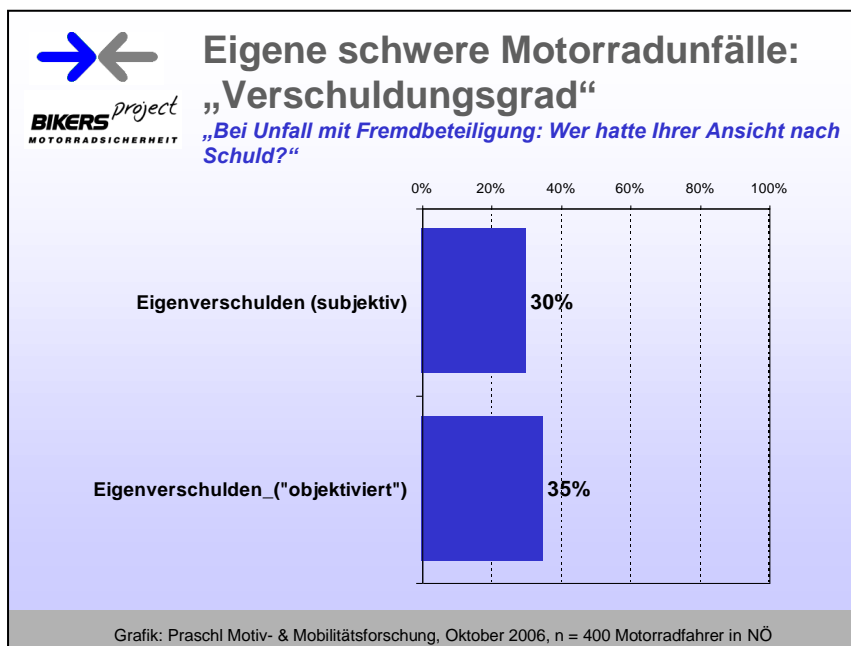
Bei **30 bis 35%** der beschriebenen Motorradunfälle mit Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer liegt primär Eigenverschulden vor.

Die erlebten Gefahrensituationen mit Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer sind zu **22 bis 27%** durch die Motorradfahrer selbst verschuldet.

Die oben angegebene Spanne ist begrenzt durch die prozentuelle Einschätzung des eigenen Verschuldungsgrades durch die Befragten selbst und die Einschätzung des Verschuldungsgrades aufgrund der Unfallbeschreibung durch die Auswerter (Mag. Schätz und Mag. Praschl) = „**objektiver Verschuldungsgrad**“.

Unfallbeteiligte Fahrer **mit Maturaabschluss** (39-44%, ohne Maturaabschluss 23-30%) und **rasante Fahrer** (44-50%, zurückhaltende Fahrer: 29-33%) schreiben sich einen höheren Verschuldungsgrad an ihren Unfälle zu.

Geht man davon aus, dass bei Motorradunfällen mit Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer (primär PKW) zu 2/3 die PKW-Lenker Schuld tragen ergibt sich insgesamt – unter Einbeziehung der gut 40% „Motorrad-Alleinunfälle“, dass insgesamt rund **30 bis 40% der Motorradunfälle durch PKW-Fahrer (mit)verursacht** sind.

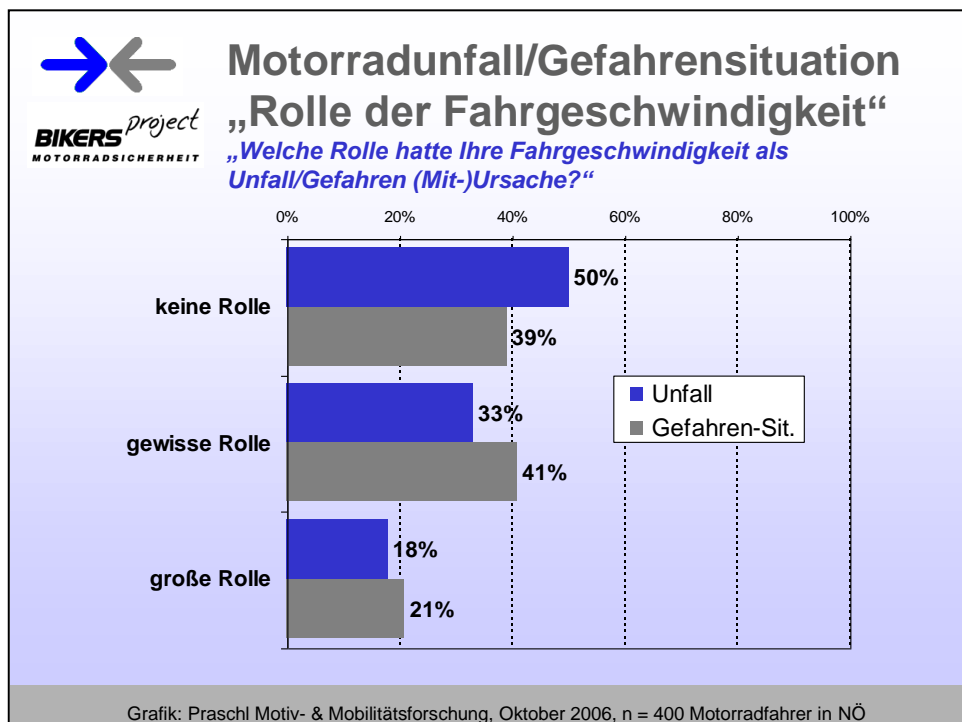
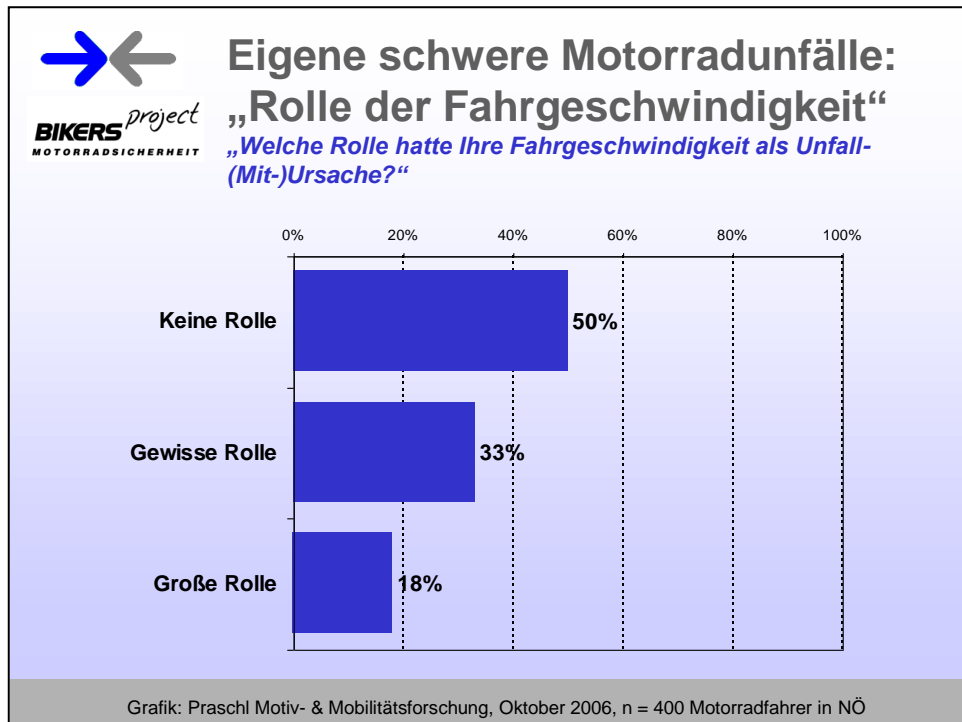


## Rolle der Geschwindigkeit beim Unfall / bei der Gefahrensituation

Der Fahrgeschwindigkeit wird bei den eigenen **Motorradunfällen** eine relativ geringe Rolle zugeschrieben. **50%** meinen, dass bei ihrem Unfall die eigene Geschwindigkeit keine Rolle gespielt hat, **33%** sprechen der Geschwindigkeit eine „gewisse“ Rolle zu und **18%** eine große Rolle.

Bei den erlebten **Gefahrensituationen** wird der eigenen Fahrgeschwindigkeit eine etwas größere Rolle zugeschrieben (**39%** „keine Rolle“, **41%** „gewisse Rolle“, **21%** „große Rolle“).

**Rasante Fahrer** erkennen etwas häufige zumindest einen gewissen Zusammenhang ihrer Fahrgeschwindigkeit mit dem Unfall (50% „spielte gewisse Rolle“, 18% „spielte große Rolle“).

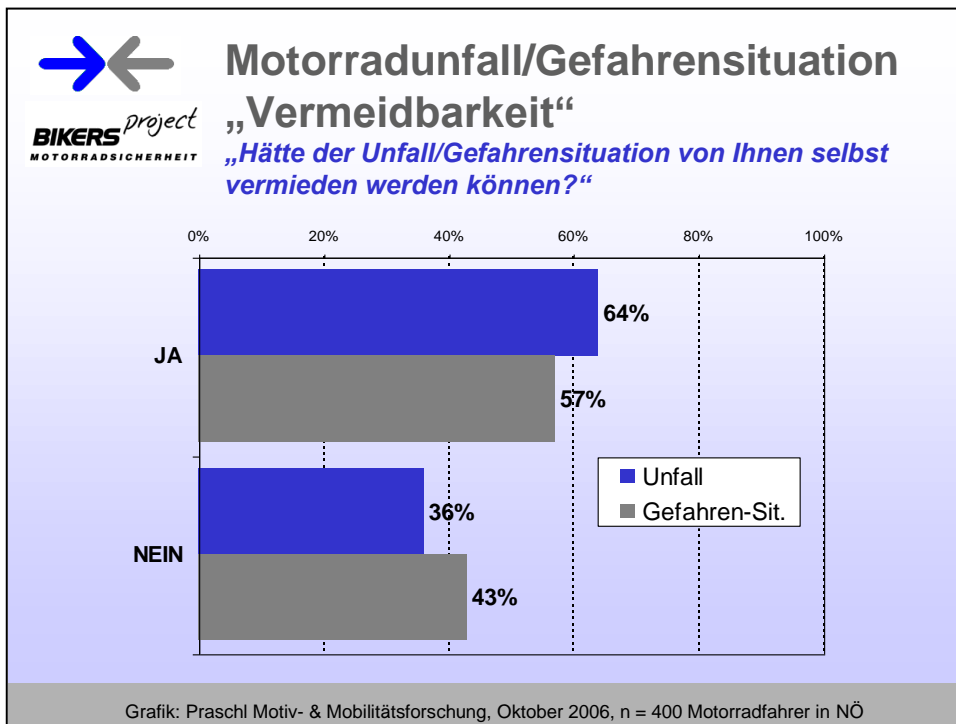
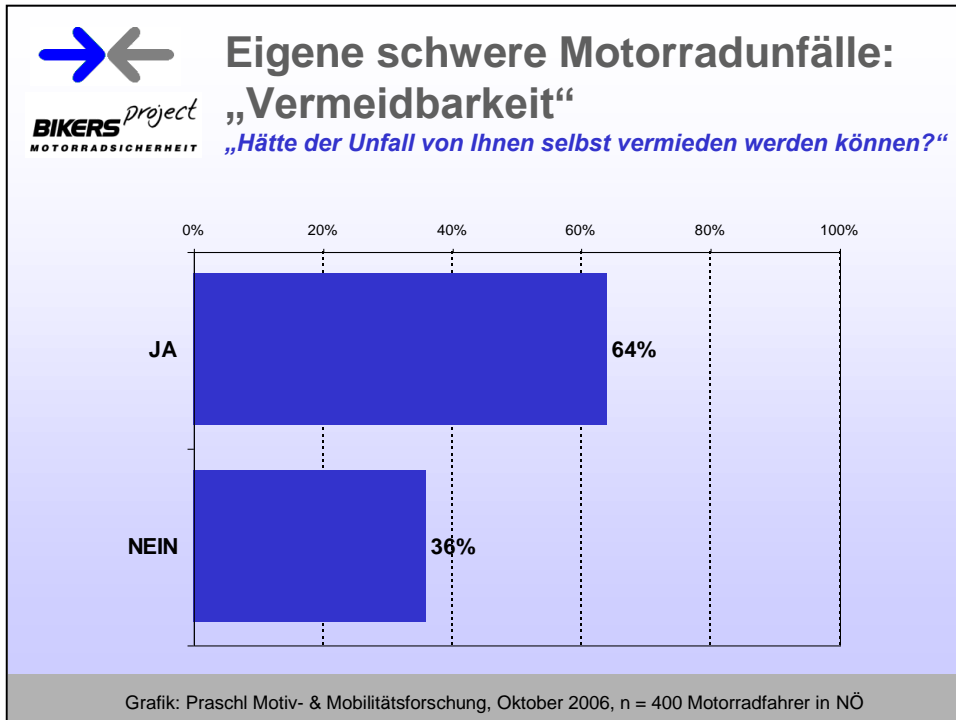


## Vermeidbarkeit des Unfalls / der Gefahrensituation

Bemerkenswert hohe **64%** meinen, dass der eigene **Unfall** durch sie selbst vermieden werden hätte können.

Ähnlich verhält es sich bei den erlebten **Gefahrensituationen**, die zu **57%** durch eigenes Verhalten vermeidbar gewesen wären.

**Rasante Fahrer** meinen sogar zu **84%**, dass der Unfall von ihnen selbst vermieden werden hätte können (zurückhaltende Fahrer: **68%**, zügig-aktive Fahrer: **65%**).



**Wie hätte der Unfall vermieden werden können? (offene Frage)**

Liste der Nennungen (links: Nennungshäufigkeit)

- 23x langsamer Fahren, geringere Geschwindigkeit (zur Kurve hin)
- 5x Fahren auf Sicht, vorausschauendes Fahren
- 3x richtig / früher reagieren
- 3x nicht überholen
- 3x nicht so stark bremsen / ABS / keine Vollbremsung
- 3x größerer Sicherheitsabstand
- 2x weniger Gas (in Kurve) / weniger Drehzahl
- 2x Kurve anders / richtig anfahren
- 2x früher bremsen
- 2x mehr Fahrpraxis
- 1x wenn früher gesehen
- 1x wenn Auto geblinkt hätte
- 1x weiter in Kurve reinlegen
- 1x Vorfahren bis zur Haltelinie
- 1x richtige Blickführung
- 1x Pkw-Fahrer nicht überholen, die unschlüssig (über ihre Richtung) sind
- 1x Pkw-Fahrer kam zu schnell von links
- 1x Pkw fuhr direkt auf mich zu
- 1x nicht die Nerven verlieren
- 1x nicht auf Ölfleck fahren
- 1x neben Verschmutzung fahren
- 1x kein Alkohol
- 1x in Kolonne bleiben
- 1x gewissenhafteres Fahren
- 1x Geduld
- 1x anderes Visier bzw. gereinigtes Visier

**Warum konnte der Unfall nicht vermieden werden? (offene Frage)**

Liste der Nennungen (links: Nennungshäufigkeit)

- 4x Ölfleck / Schmutz war nicht zu sehen
- 2x Unaufmerksamkeit / Unachtsamkeit von Autofahrer
- 2x Straße war nicht gereinigt / sauber
- 2x hatte grün auf Kreuzung / habe nicht mit Kreuzungseinfahrt bei Rot
- 1x zu kurze Bremsung
- 1x wurde nicht gesehen
- 1x war bereits in Kreuzung eingefahren
- 1x von Traktor-Lenker nicht gesehen worden
- 1x verhielt mich korrekt
- 1x trotz angemessener Geschwindigkeit keine Chance
- 1x Pkw-Fahrer kam zu schnell von links
- 1x Pkw kam unmittelbar vor mir aus Hausausfahrt
- 1x keine Vorankündigung einer verschmutzten Fahrbahn / Hinweistafel
- 1x keine Reaktionszeit
- 1x kein ersichtliches Anzeichen eines bevorstehenden Abbiegemanövers durch Pkw
- 1x ich bremste
- 1x Fahrbahnänderung nicht angegeben
- 1x durch kurzen Abstand zwischen Ausfahrt und Pkw kein Ausweichen möglich
- 1x Bin zum Abbiegen eingereiht gestanden.
- 1x bin so weit ausgewichen wie möglich

**Wie hätte die Gefahrensituation vermieden werden können? (offene Frage)**

Liste der Nennungen (links: Nennungshäufigkeit)

- 33x geringere Geschwindigkeit / langsamer Fahren (in Kurven)
- 7x Überholmanöver abwarten / nicht Überholen
- 6x auf Sicht fahren, vorausschauendes Fahren
- 5x mehr Konzentriertheit / Aufmerksamkeit (auf Fahrbahnbeschaffenheit / Kurvenradius)
- 3x mehr Abstand
- 2x mehr Pausen (auf längeren Strecken)
- 2x mehr Fahrroutine / -praxis
- 2x früher bremsen
- 1x zügiges rechtzeitiges Überholen
- 1x vorsichtiger Beschleunigen
- 1x schnelles Manöver auf andere Fahrbahnseite
- 1x nicht zu weit links in die Kurve reinfahren
- 1x Mitdenken für andere
- 1x mit Schotter von Feldweg rechnen müssen
- 1x mehr Sicherheitsabstand zum Vordermann
- 1x länger warten
- 1x in der Fahrbahnmitte fahren
- 1x durch Ausweichen
- 1x besseres Einschätzen der Kurvenfahrt
- 1x bei möglichen Gefahren runter vom Gas
- 1x Bei jedem geplanten Überholen sich vorher bemerkbar machen (Licht-/hupe..)
- 1x auf Vorrang verzichtet
- 1x wusste noch nicht, dass Bitumen so rutschig sind

**Warum konnte die Gefahrensituation nicht vermieden werden? (offene Frage)**

Liste der Nennungen (links: Nennungshäufigkeit)

- 5x Absicht (Spurwechsel, Überholen) war nicht zu erkennen
- 4x die Absicht des Abbiegens / Einbiegens (des Pkw-Lenkers) war nicht vorher erkennbar
- 3x Wildwechsel / Wild / Hase / Reh stand plötzlich auf Straße
- 3x wegen Vertrauensgrundsatz
- 3x ich verhielt mich vorschriftsmäßig / angepasst
- 2x weil ich auf Vorrangstraße fuhr
- 2x Schmutz auf Fahrbahn / Fahrbahnverunreinigung
- 2x Pkw-Fahrer stand und fuhr vor mir raus
- 2x Autofahrer hatte STOP-Tafel / Nachrang
- 1x Verlasse mich darauf, dass jeder auf seiner Fahrbahnseite bleibt
- 1x Pkw-Fahrer sehr schnell in die Kreuzung eingefahren
- 1x Pkw-Fahrer hat mich nicht gesehen
- 1x Pkw-Fahrer glaubte, er ist alleine auf der Straße
- 1x Pkw – Fahrer unkonzentriert
- 1x Motorradfahrer werden oft von Autofahrern übersehen
- 1x kein Einfluss auf PKW
- 1x habe nicht mit Spurwechsel gerechnet
- 1x Bitumen auf Fahrbahn war nicht sichtbar
- 1x Autofahrer unterschätzen die Geschwindigkeit der Motorräder
- 1x Autofahrer bremste unnötig
- 1x Aggressiver Pkw-Lenker von außen schwer zu beurteilen



## Anhang

### Anmerkungen zur Beschreibung der eigenen Unfallsituationen

„Beschreiben Sie bitte in Stichworten die Ursachen und Einflüssen, die zum Unfall geführt haben“:

- 20x schlechte, rutschige / regennasse Fahrbahn od. Schmutz in Kurve
- 19x Unachtsamkeit des Pkw-Lenkers / vom Pkw-Lenker (auf Kreuzung) übersehen
- 12x zu schnell in Kurve
- 11x Pkw / Lkw / Traktor hat Vorrang genommen / Missachtung meines Vorrangs
- 5x überhöhte Geschwindigkeit auf verschmutzter Fahrbahn (Schotter, Bitumen, ..) → Bremsfehler
- 5x Öl auf Fahrbahn
- 4x Pkw stoppte / bremste (unmittelbar) vor mir
- 3x zu wenig Abstand
- 3x Unachtsamkeit von mir / Unkonzentriertheit
- 3x riskantes Überholen von anderen Motorradfahrer
- 3x Pkw kam auf meine Fahrbahnseite entgegen
- 3x mangelnde Fahrroutine / -routine
- 3x ich war zu schnell für diese Verhältnisse / Situation
- 2x Wild lief (in unübersichtlichen Kurve) über die Straße
- 2x Sichtverhältnisse [5, 303]
- 2x Pkw / Traktor beim Abbiegen nicht geblinkt, links überholt
- 2x Lkw/Pkw ist bei Rot in Kreuzung eingefahren
- 2x falscher Blick, Blickfehler in Kurve
- 2x Durch entgegenkommenden Pkw von Fahrbahn gedrängt
- 2x Bremsfehler auf regennasser Fahrbahn
- 2x Alkohol beim Pkw-Lenker
- 2x (nasse) Straßenbahnschienen
- 1x zu schnell über Kuppe gefahren
- 1x zu lang nach links geschaut
- 1x zu geringer Sicherheitsabstand
- 1x zu früh Gas gegeben
- 1x von Fußgänger auf Kreuzung übersehen
- 1x Unachtsamkeit des Traktor-Lenkers
- 1x überhöhte Geschwindigkeit
- 1x Sozia setzte sich in Kurve auf → Motorrad unfahrbar
- 1x Sonnenblendung
- 1x Pkw-Lenker reagierte falsch
- 1x Pkw war mit kaputten linken Seitenspiegel unterwegs
- 1x Pkw nicht geblinkt, rechts vorbeigefahren
- 1x Pkw ignorierte Rechtsfahrordnung
- 1x Pkw geriet auf meine Fahrbahnseite
- 1x Pkw bot trotz doppelter Sperrlinie vor mir links ab
- 1x Pkw auf Linksabbieger ist aber gerade weitergefahren
- 1x Motorrad schwer beladen
- 1x ich schnitt Kurve / kam auf Gegenfahrbahn
- 1x habe mich umgeblickt, zu knapp am Vordermann
- 1x Geisterfahrer (auf Autobahn)
- 1x falsche Einschätzung der Geschwindigkeit vom Motorrad
- 1x Entfernung zur nächsten Kurve falsch abgeschätzt
- 1x Dämmerung
- 1x Bremsfehler in Kurve
- 1x Bitumenstreifen
- 1x Bei Grün blinkend schnell abbiegen
- 1x Bahnübergang übersehen
- 1x Aquaplaning
- 1x alter Pkw-Lenker – junger Motorradfahrer
- 1x Alkohol

## Anmerkungen zur Beschreibung der eigenen Gefahrensituationen

**„Beschreiben Sie bitte in Stichworten die Ursachen und Einflüssen, die zu der Gefahrensituation führten“:**

- 24x Unachtsamkeit des Pkw / Lkw / Traktor - Lenkers / vom Pkw / Lkw / Traktor -Lenker (auf Kreuzung) übersehen
- 23x zu schnell in Kurve / Kurvenverlauf unterschätzt
- 17x Pkw / Lkw / Traktor hat Vorrang genommen / Missachtung meines Vorrangs
- 13x Schmutz (Schotter / Sand...) in Kurve
- 9x Falscheinschätzung der Situation / Entfernung und Geschwindigkeit
- 8x Pkw-Lenker blickte nicht ausreichend in Rückspiegel / Toter Winkel
- 5x zu knapper (Sicherheits-)Abstand
- 4x überhöhte Geschwindigkeit von mir / zu schnell
- 4x rücksichtsloses / unachtsames Überholen von Pkw-Lenker
- 4x Reh / Wild / Hase sprang plötzlich (in Kurve) auf Straße
- 4x regennasse-rutschige Fahrbahn / Bodenmarkierung / Ausbesserungen
- 4x Auto / Motorrad kam auf meiner Fahrbahnseite entgegen / schnitt Kurve
- 3x Unkonzentriertheit
- 3x Schmutz auf Fahrbahn
- 3x Pkw-Lenker schneidet Kurve
- 3x Pkw vor mir bremste plötzlich / Vollbremsung
- 3x Pkw / Traktor beim Abbiegen nicht geblinkt, links überholt
- 3x Pkw- / Traktor- / Bus-Lenker unterschätzte Geschwindigkeit des herannahenden Motorrades
- 3x Pkw / Motorrad schnitt Kurve
- 3x eigene Unkonzentriertheit
- 3x eigene Überschätzung, Übermut
- 3x Bitumen in Kurve
- 2x von Pkw / Lkw abgedrängt
- 2x regennasse Fahrbahn in Kurve
- 2x neuer Vorder- / Hinterreifen
- 2x Fahrbahnschäden in Kurve / Schlagloch
- 2x Autofahrer nicht geblinkt
- 2x Auto übersehen
- 1x zu weit links in die Kurve
- 1x zu spät mit Überholvorgang begonnen
- 1x zu schnell unterwegs
- 1x zu geringes Fahrkönnen
- 1x zu früh beschleunigt
- 1x schlechter Straßenbelag
- 1x schlechte Sichtverhältnisse
- 1x schlecht belichtete Baustelle
- 1x Pkw blinkte links und bog rechts ab
- 1x Ölverlust
- 1x ohne Blinken links abgebogen
- 1x Nichteinhaltung der 5m – Verbotszone vor Kreuzungen
- 1x Missachtung der StVO durch Autofahrer
- 1x mangelnde Kenntnisse der Vorrangregeln bei Autofahrern
- 1x Lkw geriet auf meine Fahrbahn
- 1x links abbiegender Pkw hat Vorrang missachtet
- 1x hätte mir denken können, dass ich (vom Busfahrer) übersehen werde
- 1x Gegenverkehr verlässt unvermittelt die Spur
- 1x blickte auf Kreuzung nach Wegweiser – Pkw vor mir bremste plötzlich
- 1x Autofahrer missachtete Vorrang
- 1x Anschluss zur Gruppe nicht zu verlieren

---

## Offizielle Unfallanalysen der Statistik Austria

---

Presseaussendung der Statistik Austria vom 3. August 2005:

### **Motorradunfälle: 1.000 Tote und 33.000 Verletzte in 10 Jahren 2005: Bereits jeder achte Verkehrstote ein Motorradfahrer**

Wien, 2006-08-03 – In den letzten **10 Jahren** kostete die „Freiheit auf zwei Rädern“ rund 1.000 Motorradfahrern in Österreich das Leben. Weitere rund 33.000 Motorradfahrer wurden verletzt, ein Drittel davon schwer. Dies geht aus einer Analyse des Unfallgeschehens der Statistik Austria hervor.

Im Jahr 2005 gab es – im Vergleich zu 1996 – insgesamt um ein Viertel weniger Verkehrstote. Im Gegensatz dazu erhöhte sich die Zahl der getöteten Motorradfahrer um 17%.

Der Anteil der Motorradunfälle an allen Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden stieg im Beobachtungszeitraum kontinuierlich von 6,7% auf 8,1%. Noch stärker nahm allerdings der Anteil der getöteten Motorradfahrer an allen Verkehrstoten zu: von 8,2% auf 12,8%. Im Jahr 2005 war jeder achte Verkehrstote ein Motorradfahrer!

### **Stark steigender Motorrad-Bestand**

Man muss allerdings berücksichtigen, dass sich der Bestand an Motorrädern von knapp 194.000 im Jahr 1996 um zwei Drittel (68%) auf über 326.000 im Jahr 2005 erhöhte. Der Anteil der Motorräder am gesamten Kfz-Bestand stieg dadurch von 3,8 auf 5,8%.

Auffallend ist dabei erstens der Anstieg der Zahl von Motorrädern mit bis zu 125ccm Hubraum von 17.000 auf 50.000. Der Grund dafür ist die per 1. November 1997 eingeführte Möglichkeit, diese Motorräder unter bestimmten Voraussetzungen mit einem Führerschein der Klasse B zu lenken.

Zweitens zeigt sich deutlich der immer stärkere Trend zu Maschinen mit großem Hubraum: Die Zahl der zugelassenen Motorräder mit mehr als 1000ccm stieg in 10 Jahren um das Eineinhalbfache von 18.000 auf über 44.000. Aber auch der Bestand an Maschinen mit 750 bis 1000ccm hat sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt.

### **Hohes Risiko mit leistungsstarken Maschinen**

Diese Zunahme ist insofern von Bedeutung, als Fahrer von starken Motorrädern (mit mehr als 70kW Motorleistung) ein mehr als doppelt so hohes Risiko haben, bei einem Unfall tödlich zu verunglücken (49 Getötete auf 1000 Verunglückte), wie Benutzer von Maschinen unter 70kW (23 Getötete auf 1000 Verunglückte).

### **41% der Motorradtoten bei Alleinunfällen**

Über 30% aller Motorradunfälle der letzten 10 Jahre waren Alleinunfälle, im Freiland sogar jeder zweite. Der Großteil davon (82%) bei guter Sicht und trockener Fahrbahn, d.h. bei leicht zu erkennenden und leicht zu bewältigenden äußeren Bedingungen. Diese Zahlen sind deutliche Indizien für „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und hohe Risikobereitschaft.

Noch dramatischer ist der Anteil der Alleinunfälle bei den Getöteten: Von 998 Motorradfahrern starben 411 bei Alleinunfällen, das sind 41%! Zwei Drittel der tödlichen Alleinunfälle ereigneten sich im Kurvenbereich.

Neben den Alleinunfällen sind vor allem Unfälle im Gegenverkehr eine große Gefahr: 36% der getöteten Motorradfahrer starben bei Frontal- oder Streifkollisionen oder bei Unfällen mit Linksabbiegern.

### **Die „Motorradstrecken“**

Statistik Austria hat das Unfallgeschehen auf bekannten Motorradstrecken analysiert.

Auf einigen dieser Strecken waren bei zwei Drittel der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden Motorräder beteiligt, wie beispielsweise auf der LB 15 im Leithagebirge, auf der LB 20 bei Annaberg, im „Höllental“ (LB 27), oder auf dem steirischen Abschnitt der Soboth (LB 69). Entsprechend waren dort hauptsächlich Motorradfahrer die Verunglückten.

In der „Kalten Kuchl“ (LB 21) waren drei Viertel der Unfälle Motorradunfälle, auf dem Kärntner Abschnitt der „Soboth“ (LB 69) sogar fast 80%! Tragischer Höhepunkt: Auf der Soboth waren alle 10 Verkehrstoten der letzten 10 Jahre Motorradfahrer!

Entsprechend dominieren in der Motorrad-Unfallstatistik auch die Bundesländer, in denen diese Straßen liegen: Auf je 1.000 Motorradunfälle kamen im Burgenland 48 Todesopfer, 43 in der Steiermark und 42 in Niederösterreich.

### **Tirol: Beinahe jedes 2. unfallbeteiligte Motorrad mit ausländischem Kennzeichen**

In Tirol betrug von 1996 bis 2005 der Anteil von unfallbeteiligten Motorrädern mit ausländischem – überwiegend deutschem – Kennzeichen 44%, in einzelnen Jahren sogar bis zu 50%. Aber auch in Vorarlberg war dieser mit 28% sehr hoch.

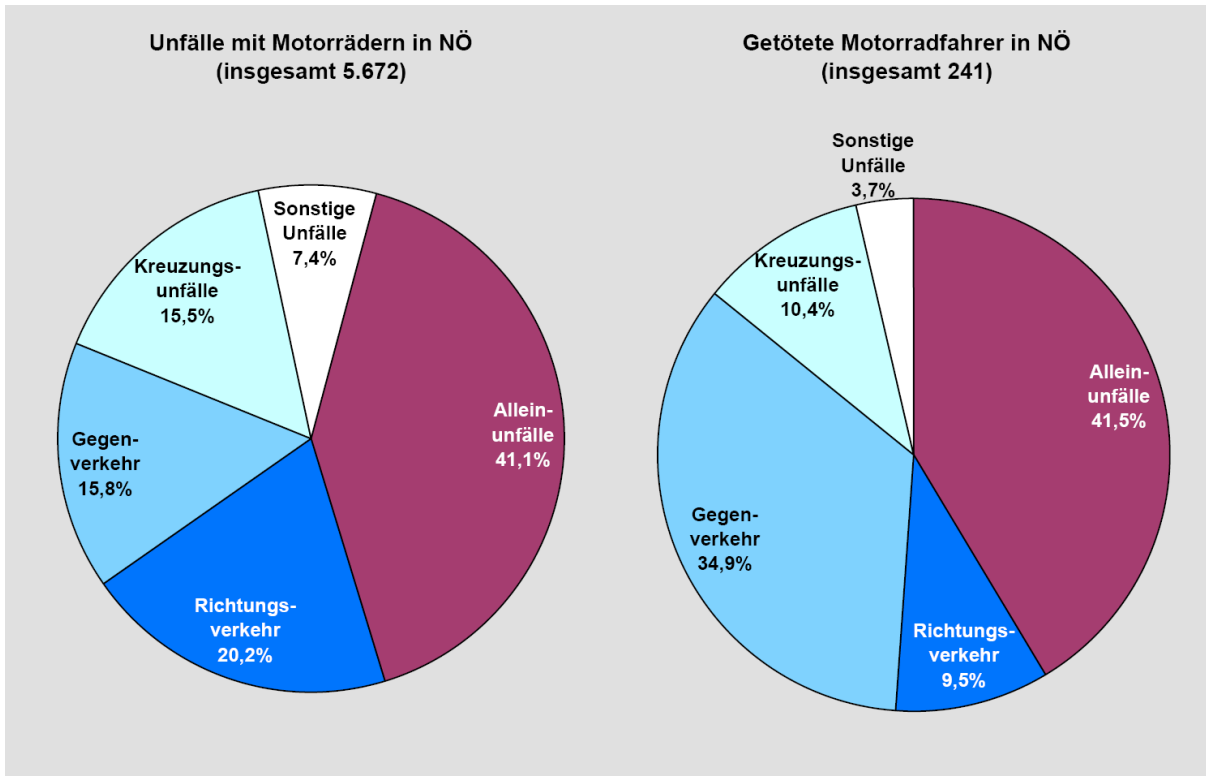
### **Motorradfahren bleibt eine Männerdomäne**

Im Jahr 2005 waren 86% aller mit einem Motorrad Verunglückten Männer, 14% Frauen. (1996: 84% Männer, 16% Frauen). Der Anteil unfallbeteiligter Lenkerinnen betrug nur 7%. Verändert hat sich allerdings die Altersverteilung der verunglückten Motorradfahrer: Waren im Jahr 1996 noch die 20- bis 29-Jährigen die dominierende Altersklasse, so verteilte sich die Zahl der verunglückten Motorradfahrer im Jahr 2005 nahezu gleichmäßig auf die 20- bis 44-Jährigen.

Rückfragen zu diesem Thema richten Sie bitte direkt an Eva DIETL und Robert ESBERGER, Direktion Raumwirtschaft, Statistik Austria, unter Tel. (01) 71128-7553 oder -7581 bzw. e-mail: [eva.dietl@statistik.gv.at](mailto:eva.dietl@statistik.gv.at) bzw. [robert.esberger@statistik.gv.at](mailto:robert.esberger@statistik.gv.at)

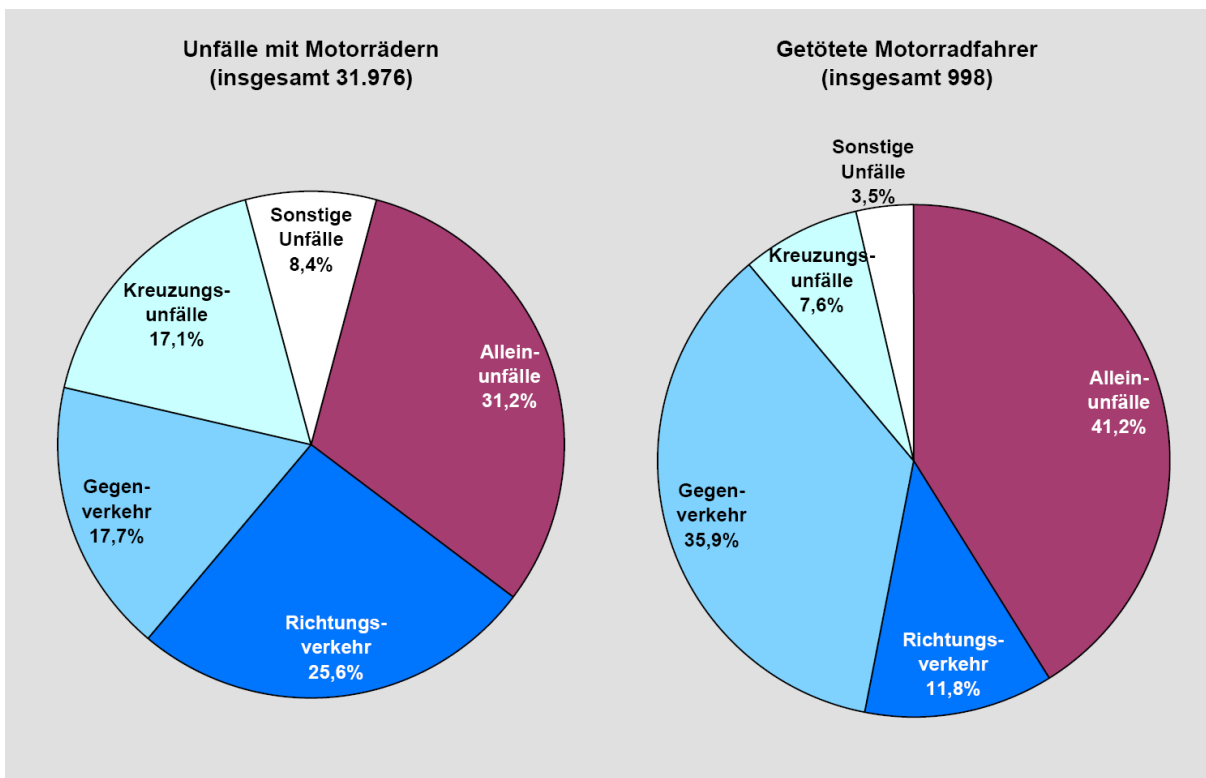
Motorradunfälle nach Unfalltyp - NÖ und Österreich 1996 bis 2005

Niederösterreich



Quelle: Statistik Austria

Österreich:



Quelle: Statistik Austria

**Niederösterreich:**

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1996 - 2005						
<b>Motorradunfälle<sup>1)</sup> nach Unfalltyp und Straßenzustand - Niederösterreich</b>						
Unfalltypen	trockene Fahrbahn	nasse Fahrbahn	Sand, Split auf der Fahrbahn	winterlicher Straßenzustand <sup>2)</sup>	sonstiger Zustand (z.B. Öl)	Insgesamt
Alleinunfälle	1.938	184	144	11	54	<b>2.331</b>
Unfälle im Richtungsverkehr	638	40	2	-	5	<b>685</b>
darunter beim Überholen	105	5	-	-	1	<b>111</b>
Unfälle im Gegenverkehr	526	46	9	4	-	<b>585</b>
darunter beim Überholen	54	1	-	-	-	<b>55</b>
Unfälle beim Abbiegen	737	32	1	-	1	<b>771</b>
davon gleiche Richtung	443	14	-	-	1	<b>458</b>
entgegenges. Richtg.	294	18	1	-	-	<b>313</b>
Rechtwinkelige Kollisionen	807	70	3	-	1	<b>881</b>
Unfälle mit Fußgängern	56	11	-	-	1	<b>68</b>
Sonstige Unfälle	327	17	3	1	3	<b>351</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>5.029</b>	<b>400</b>	<b>162</b>	<b>16</b>	<b>65</b>	<b>5.672</b>

1) Einschließlich Leichtmotorrad.

2) Schnee, Schneematsch, Winterglätte gestreut oder nicht gestreut.

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1996 - 2005						
<b>Getötete<sup>3)</sup> Motorradfahrer<sup>1)</sup> nach Unfalltyp und Straßenzustand - Niederösterreich</b>						
Unfalltypen	trockene Fahrbahn	nasse Fahrbahn	Sand, Split auf der Fahrbahn	winterlicher Straßenzustand <sup>2)</sup>	sonstiger Zustand (z.B. Öl)	Insgesamt
Alleinunfälle	88	9	1	-	2	<b>100</b>
Unfälle im Richtungsverkehr	14	-	-	-	2	<b>16</b>
darunter beim Überholen	4	-	-	-	1	<b>5</b>
Unfälle im Gegenverkehr	67	8	1	1	-	<b>77</b>
darunter beim Überholen	11	-	-	-	-	<b>11</b>
Unfälle beim Abbiegen	14	-	-	-	-	<b>14</b>
davon gleiche Richtung	7	-	-	-	-	<b>7</b>
entgegenges. Richtg.	7	-	-	-	-	<b>7</b>
Rechtwinkelige Kollisionen	25	-	-	-	-	<b>25</b>
Unfälle mit Fußgängern	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Sonstige Unfälle	7	2	-	-	-	<b>9</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>215</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>241</b>

1) Einschließlich Leichtmotorrad.

2) Schnee, Schneematsch, Winterglätte gestreut oder nicht gestreut.

3) 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote.

Quelle: Statistik Austria

**Österreich:**

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1996 - 2005						
<b>Motorradunfälle<sup>1)</sup> nach Unfalltyp und Straßenzustand</b>						
Unfalltypen	trockene Fahrbahn	nasse Fahrbahn	Sand, Split auf der Fahrbahn	winterlicher Straßenzustand <sup>2)</sup>	sonstiger Zustand (z.B. Öl)	Insgesamt
Alleinunfälle	8.177	1.046	409	46	290	<b>9.968</b>
Unfälle im Richtungsverkehr	4.795	406	9	1	34	<b>5.245</b>
darunter beim Überholen	677	35	1	-	1	<b>714</b>
Unfälle im Gegenverkehr	2.783	305	29	9	9	<b>3.135</b>
darunter beim Überholen	313	13	1	-	-	<b>327</b>
Unfälle beim Abbiegen	5.135	333	3	4	9	<b>5.484</b>
davon gleiche Richtung	2.788	156	1	-	8	<b>2.953</b>
entgegenges. Richtg.	2.347	177	2	4	1	<b>2.531</b>
Rechtwinkelige Kollisionen	4.946	492	9	2	3	<b>5.452</b>
Unfälle mit Fußgängern	561	83	4	1	5	<b>654</b>
Sonstige Unfälle	1.882	130	11	3	12	<b>2.038</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>28.279</b>	<b>2.795</b>	<b>474</b>	<b>66</b>	<b>362</b>	<b>31.976</b>

1) Einschließlich Leichtmotorrad.

2) Schnee, Schneematsch, Winterglätte gestreut oder nicht gestreut.

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1996 - 2005						
<b>Getötete<sup>3)</sup> Motorradfahrer<sup>1)</sup> nach Unfalltyp und Straßenzustand</b>						
Unfalltypen	trockene Fahrbahn	nasse Fahrbahn	Sand, Split auf der Fahrbahn	winterlicher Straßenzustand <sup>2)</sup>	sonstiger Zustand (z.B. Öl)	Insgesamt
Alleinunfälle	372	32	3	1	3	<b>411</b>
Unfälle im Richtungsverkehr	74	6	-	-	2	<b>82</b>
darunter beim Überholen	21	-	-	-	1	<b>22</b>
Unfälle im Gegenverkehr	259	29	1	1	-	<b>290</b>
darunter beim Überholen	42	1	-	-	-	<b>43</b>
Unfälle beim Abbiegen	99	4	-	-	1	<b>104</b>
davon gleiche Richtung	36	-	-	-	-	<b>36</b>
entgegenges. Richtg.	63	4	-	-	1	<b>68</b>
Rechtwinkelige Kollisionen	74	2	-	-	-	<b>76</b>
Unfälle mit Fußgängern	3	-	-	-	-	<b>3</b>
Sonstige Unfälle	27	5	-	-	-	<b>32</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>908</b>	<b>78</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>998</b>

1) Einschließlich Leichtmotorrad.

2) Schnee, Schneematsch, Winterglätte gestreut oder nicht gestreut.

3) 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote.

Quelle: Statistik Austria

## Unfallgeschehen mit Motorrädern in Niederösterreich

Die folgenden Tabellen und Diagramme zeigen:

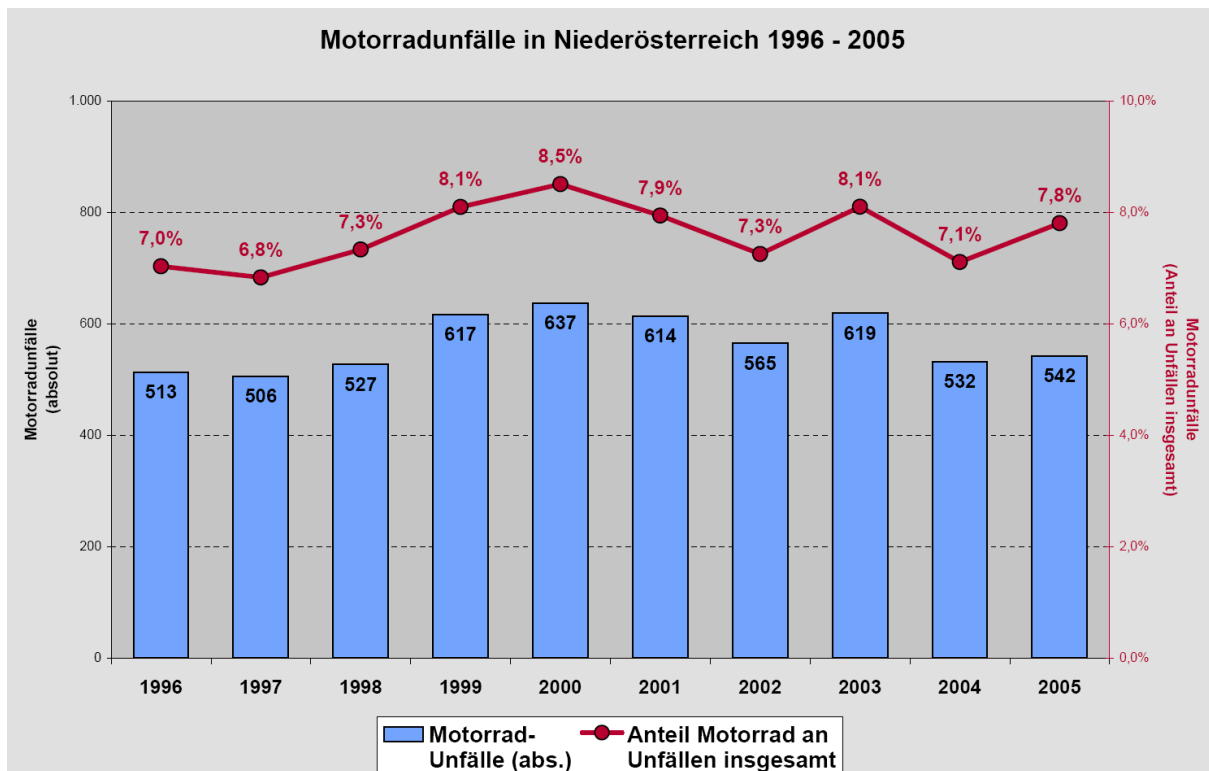
- Tabelle „Unfallgeschehen in NÖ von 1996 bis 2005“: Unfälle, Verunglückte, Getötete, Verletzte, schwer verletzte, leicht Verletzte
- Diagramm „Motorradunfälle in NÖ 1996 bis 2005 + Anteil an Straßenverkehrsunfällen insgesamt“
- Diagramm „Verletzte Motorradfahrer in NÖ 1996 bis 2005 + Anteil an Verletzten bei Straßenverkehrsunfällen insgesamt“
- Diagramm „Getötete Motorradfahrer in NÖ 1996 bis 2005 + Anteil an Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen insgesamt“
  
- Tabelle „Unfallgeschehen mit Motorrädern nach Bundesländern



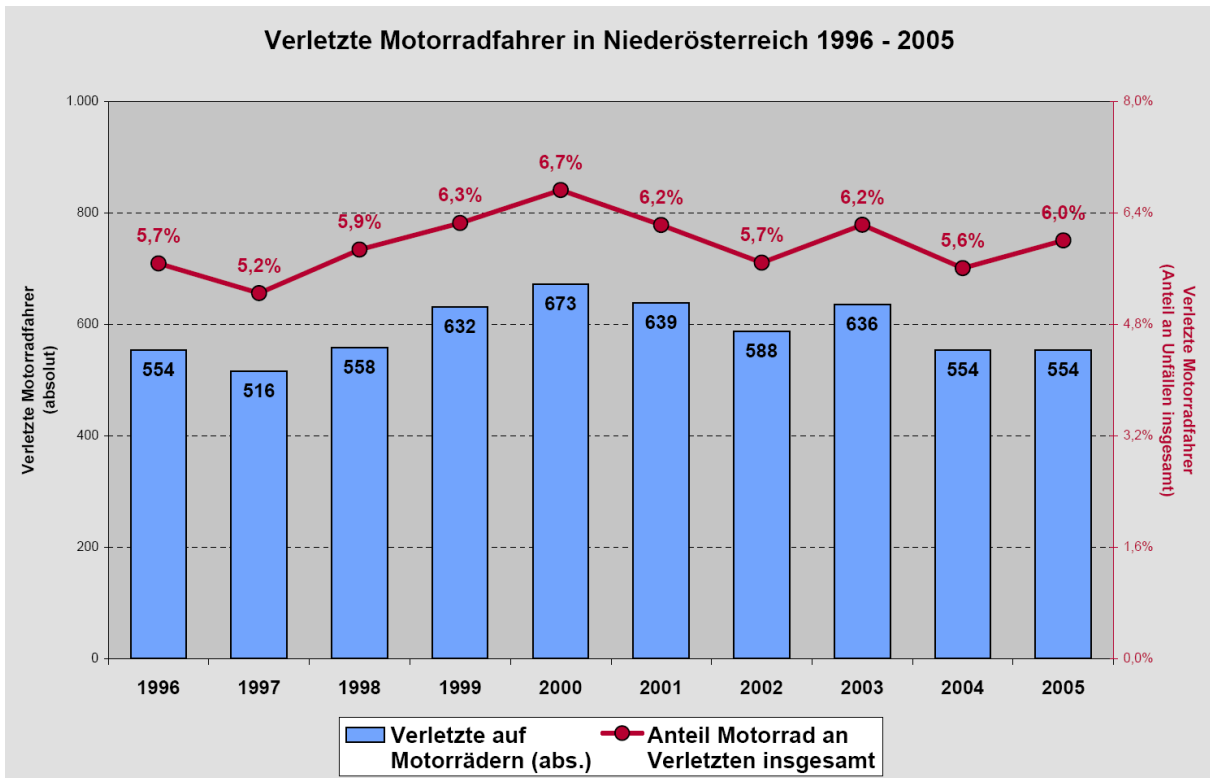
Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1996 - 2005								
Das Unfallgeschehen mit Motorrädern <sup>1)</sup> - Niederösterreich								
Jahr	Unfälle mit beteiligten Motorrädern <sup>1)</sup>	Beteiligte Motorräder <sup>1)</sup>	Verunglückte auf Motorrädern <sup>1)</sup>	davon				
				Getötete <sup>2)</sup>	Verletzte	davon		
						schwer verletzt	leicht verletzt	unbek. Verl.-Grad
1996	513	529	582	28	554	214	261	79
1997	506	523	546	30	516	184	230	102
1998	527	541	578	20	558	199	253	106
1999	617	635	655	23	632	222	278	132
2000	637	664	705	32	673	237	303	133
2001	614	627	657	18	639	213	310	116
2002	565	584	604	16	588	213	262	113
2003	619	638	661	25	636	193	283	160
2004	532	555	578	24	554	188	242	124
2005	542	559	579	25	554	188	234	132
<b>Insgesamt</b>	<b>5.672</b>	<b>5.855</b>	<b>6.145</b>	<b>241</b>	<b>5.904</b>	<b>2.051</b>	<b>2.656</b>	<b>1.197</b>

- 1) Einschließlich Leichtmotorräder.
- 2) 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote.

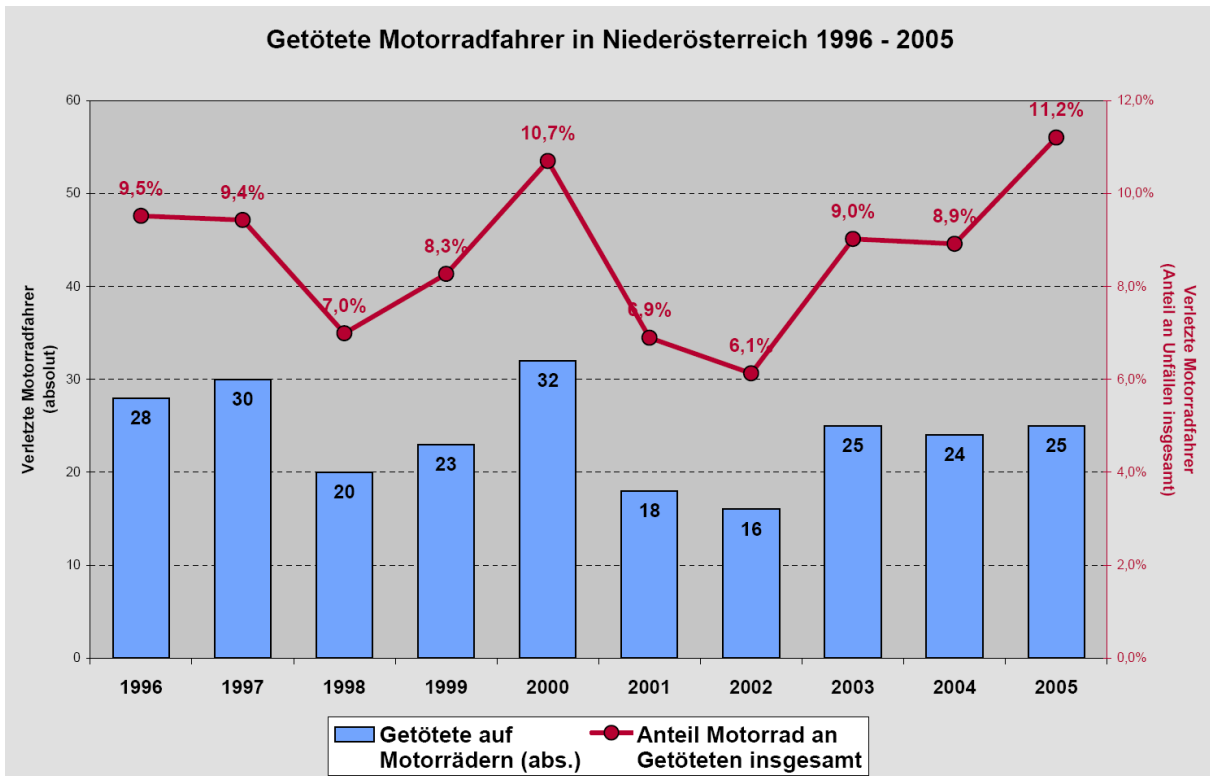
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1996 - 2005										
Das Unfallgeschehen mit Motorrädern <sup>1)</sup> nach Bundesländern										
	Bgld	Ktn	NÖ	OÖ	Sbg	Stmk	Tirol	Vbg	Wien	Österr.
Motorrad- und Leichtmotorradunfälle <sup>1)</sup>										
1996	50	184	513	445	183	342	287	132	411	2.547
1997	58	184	506	538	188	450	345	152	402	2.823
1998	66	202	527	503	178	438	402	156	454	2.926
1999	67	239	617	593	234	472	437	142	507	3.308
2000	86	253	637	604	217	471	460	141	589	3.458
2001	80	246	614	568	243	416	530	168	579	3.444
2002	74	253	565	549	206	418	446	171	557	3.239
2003	79	273	619	612	226	507	516	172	613	3.617
2004	66	301	532	535	232	453	456	163	580	3.318
2005	64	230	542	563	224	438	486	151	598	3.296
<b>Insg.</b>	<b>690</b>	<b>2.365</b>	<b>5.672</b>	<b>5.510</b>	<b>2.131</b>	<b>4.405</b>	<b>4.365</b>	<b>1.548</b>	<b>5.290</b>	<b>31.976</b>
Verletzte auf Motorrädern oder Leichtmotorrädern										
1996	49	194	554	477	191	353	312	143	430	2.703
1997	58	195	516	562	189	456	358	162	418	2.914
1998	70	216	558	536	188	460	443	164	482	3.117
1999	70	257	632	631	237	501	452	142	513	3.435
2000	100	282	673	626	222	495	515	139	601	3.653
2001	75	252	639	598	250	426	557	171	596	3.564
2002	74	268	588	571	214	429	462	186	556	3.348
2003	83	301	636	638	236	517	547	180	606	3.744
2004	64	322	554	547	238	477	499	169	572	3.442
2005	66	242	554	557	235	433	524	158	598	3.367
<b>Insg.</b>	<b>709</b>	<b>2.529</b>	<b>5.904</b>	<b>5.743</b>	<b>2.200</b>	<b>4.547</b>	<b>4.669</b>	<b>1.614</b>	<b>5.372</b>	<b>33.287</b>
Getötete <sup>2)</sup> auf Motorrädern oder Leichtmotorrädern										
1996	2	14	28	5	5	15	10	4	1	84
1997	3	7	30	12	13	19	14	8	5	111
1998	3	4	20	24	6	20	5	2	3	87
1999	3	4	23	21	10	20	13	3	6	103
2000	2	9	32	16	11	23	9	7	3	112
2001	8	12	18	20	5	20	20	3	1	107
2002	3	9	16	12	7	16	20	1	5	89
2003	3	6	25	24	6	18	16	5	6	109
2004	4	8	24	19	9	13	12	5	4	98
2005	2	4	25	24	6	24	5	4	4	98
<b>Insg.</b>	<b>33</b>	<b>77</b>	<b>241</b>	<b>177</b>	<b>78</b>	<b>188</b>	<b>124</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>998</b>

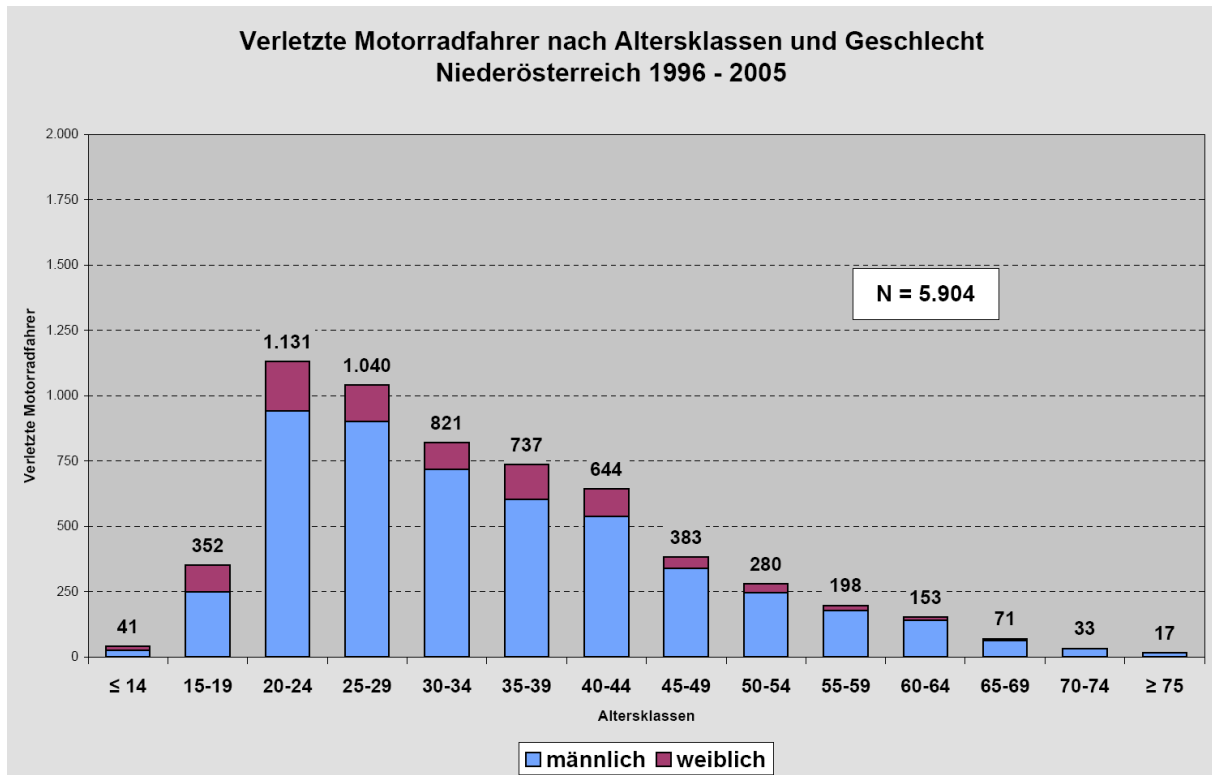
1) Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, an denen zumindest ein Motorrad oder Leichtmotorrad beteiligt war.

2) 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote.

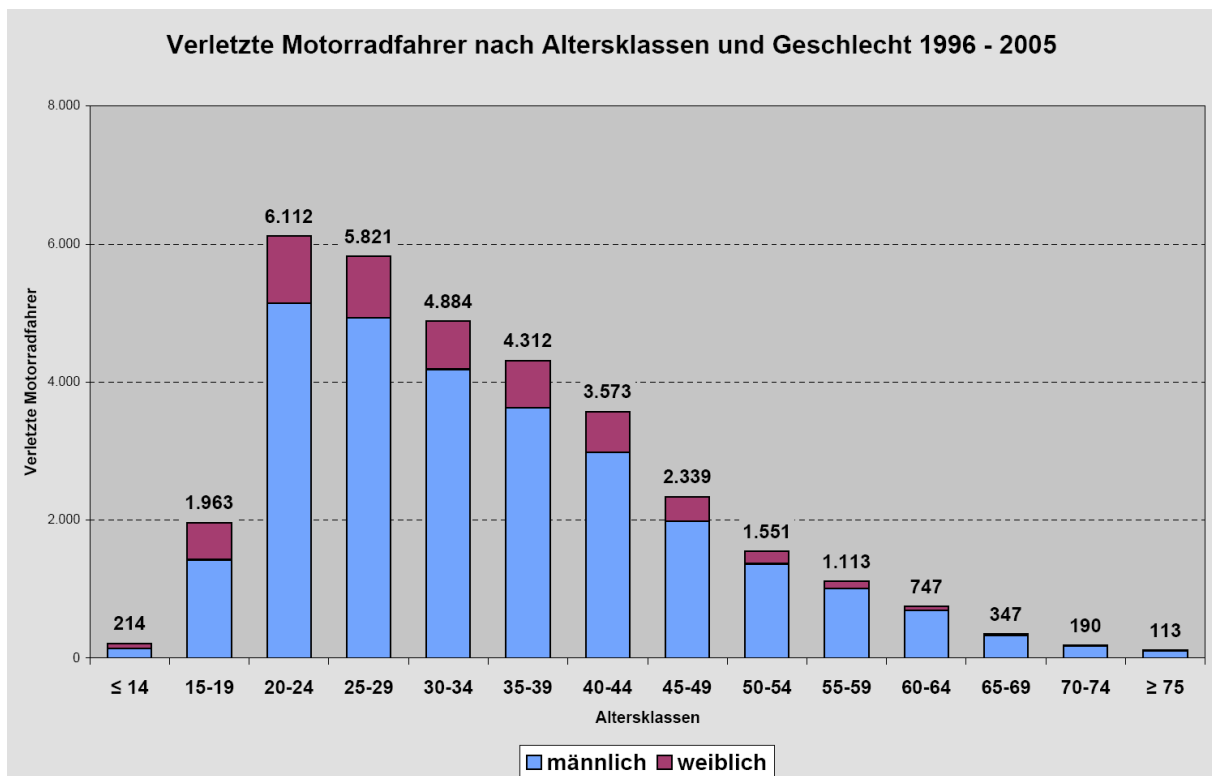
Quelle: Statistik Austria

**Motorradunfälle nach Altersklassen und Geschlecht - NÖ + Österreich 1996 bis 2005**

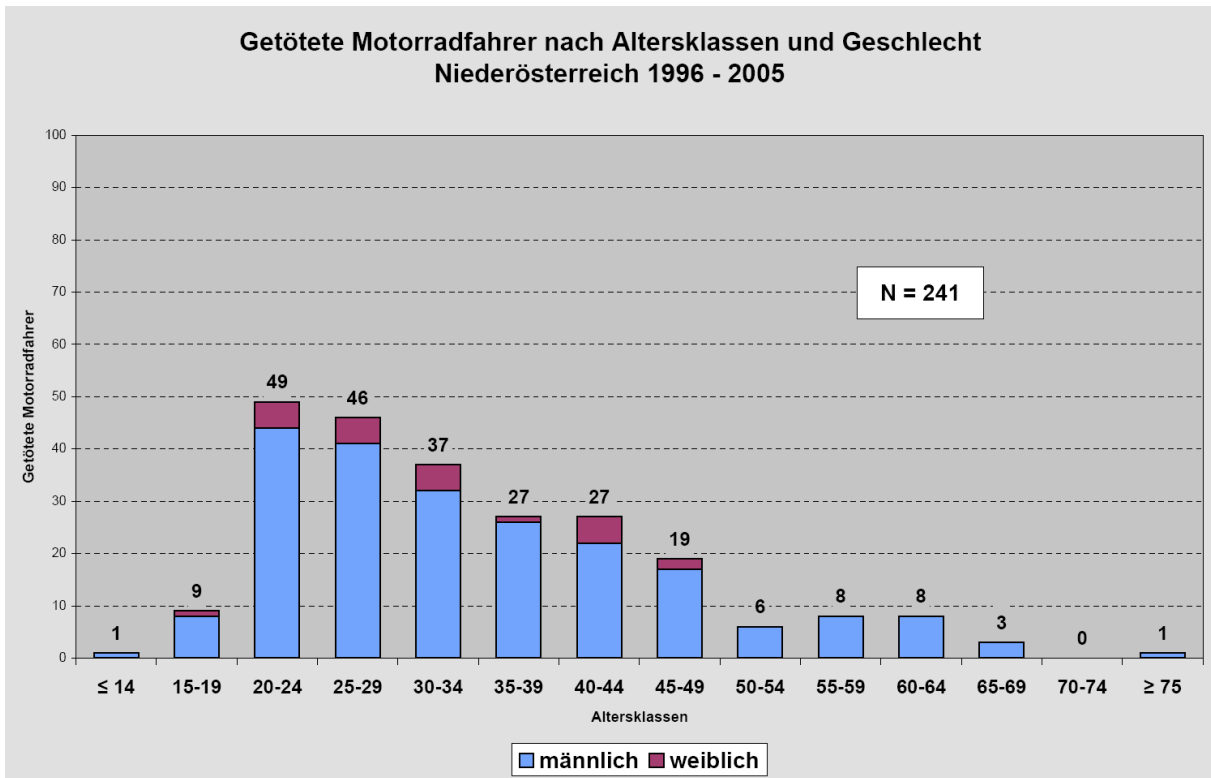
**Niederösterreich:**



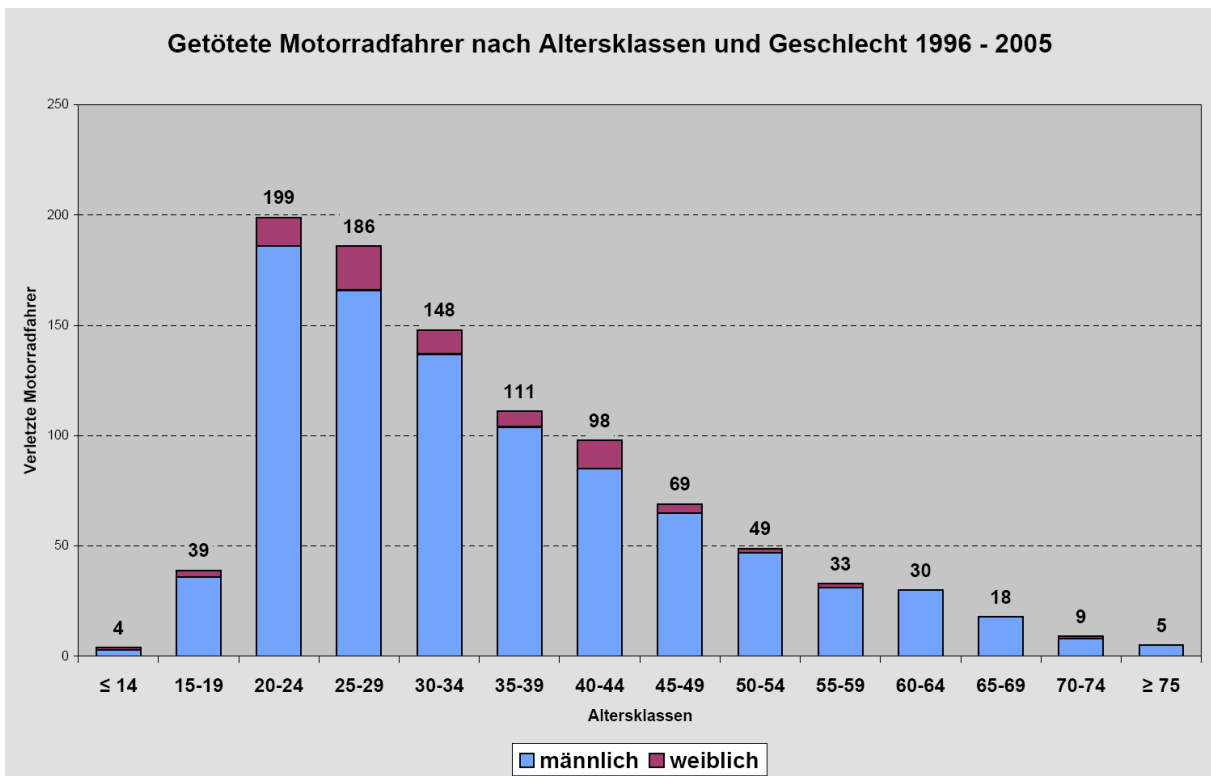
**Österreich:**



**Niederösterreich:**

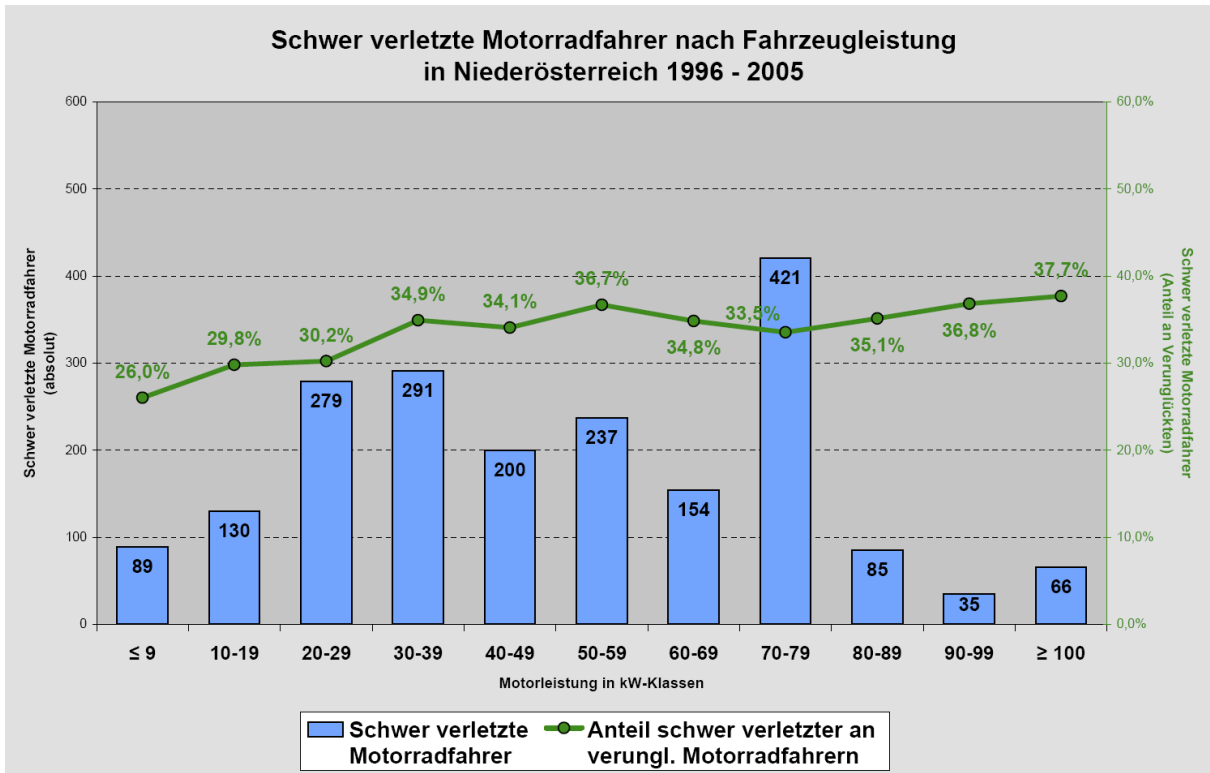


**Österreich:**



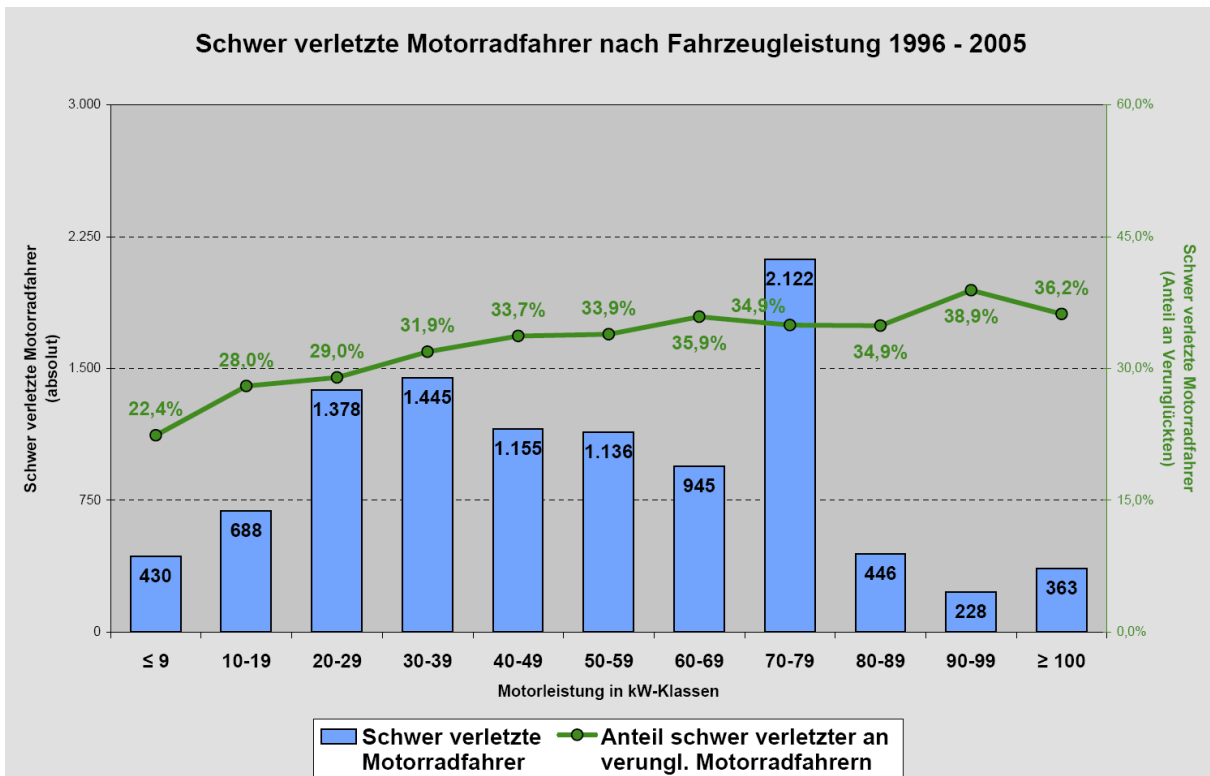
Motorradunfälle nach Fahrzeugleistung – NÖ + Österreich 1996 bis 2005

Niederösterreich:



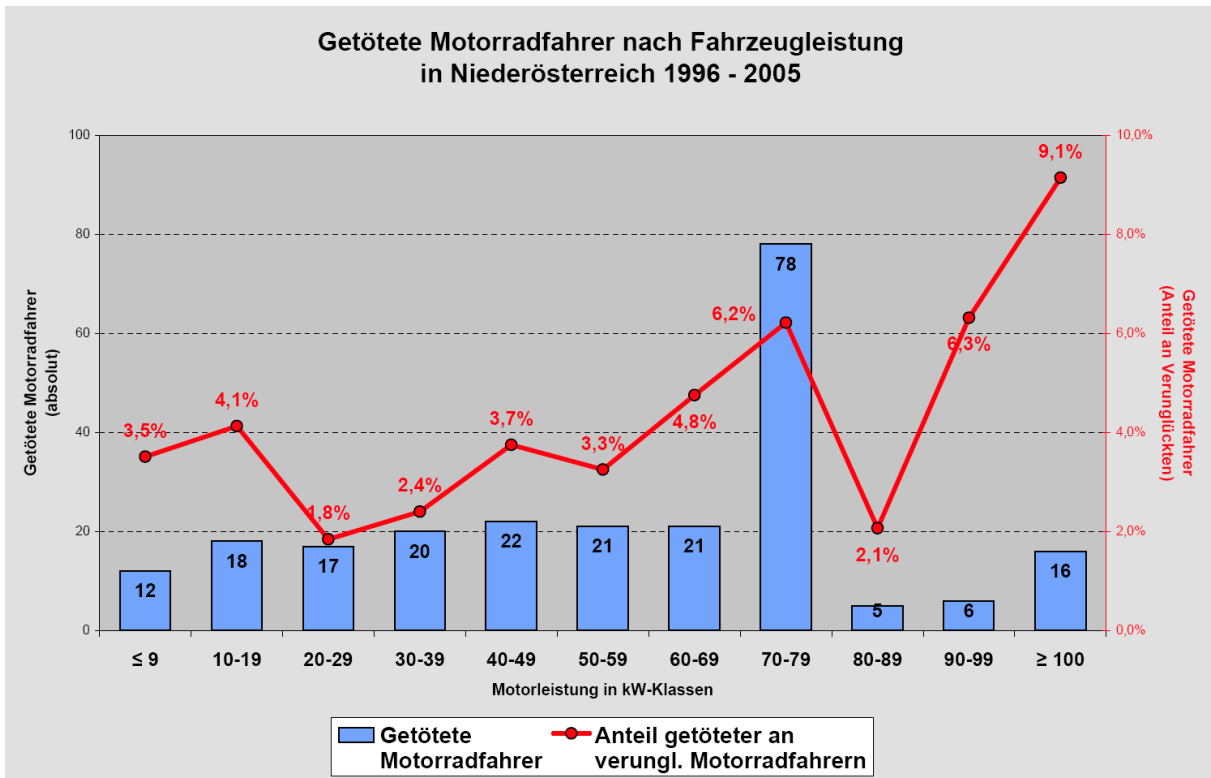
Quelle: Statistik Austria

Österreich:



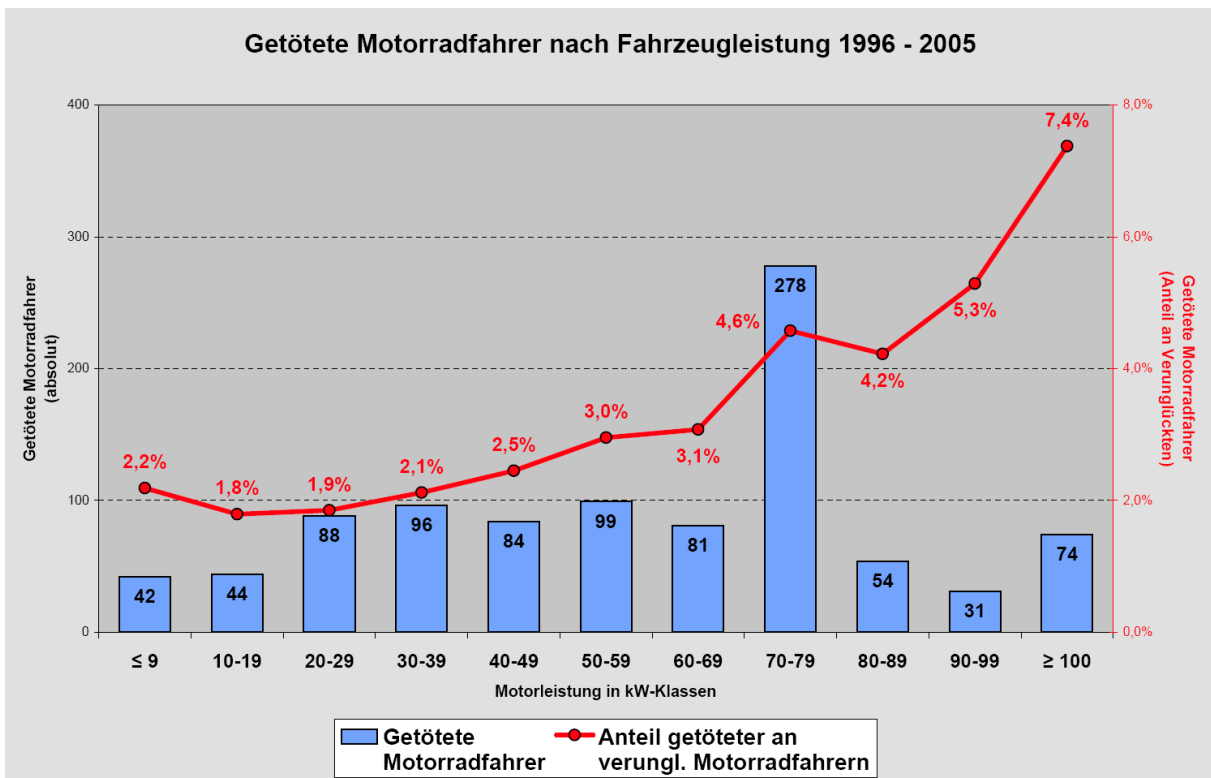
Quelle: Statistik Austria

**Niederösterreich:**



Quelle: Statistik Austria

**Österreich:**



Quelle: Statistik Austria

Fragen zur Unfallanalyse (Ausschnitt des Fragebogens)

BIKERS PROJECT - Motorradsicherheit

<b>SICHERHEIT AUF NÖ-STRASSEN</b>				
<i>Bitte jeweils zutreffenden Wert auf der rechten Zustimmungsskala in jeder Zeile ankreuzen.</i>				
	sehr sicher	ziemlich sicher	weniger sicher	unsicher
1. Fühlen Sie sich als Motorradfahrer ganz allgemein auf den <b>Niederösterreichischen Straßen</b> sicher (bzgl. Unfallgefahr)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Fühlen Sie sich als Motorradfahrer auf den <b>Autobahnen in NÖ</b> sicher?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Fühlen Sie sich als Motorradfahrer auf den <b>Überlandstraßen (außerorts) in NÖ</b> sicher??	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Fühlen Sie sich als Motorradfahrer in <b>Ortsdurchfahrten bzw. Ortsgebieten</b> sicher?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>5. Meiner Einschätzung nach passieren <u>die meisten</u> schweren Motorradunfälle ....</b>		die häufigste Unfallsituation
<i>Bitte wählen Sie jeweils 1 Situation aus!</i>		
5.1 ...in <b>Kurvenabschnitten</b>		<input type="checkbox"/>
5.2 ...auf <b>Kreuzungen</b>		<input type="checkbox"/>
5.3 ...auf <b>langen Geraden</b>		<input type="checkbox"/>

<b>6. Meiner Einschätzung nach passieren <u>die meisten</u> schweren Motorradunfälle ....</b>		die häufigste Unfallsituation
<i>Bitte wählen Sie jeweils 1 Situation aus!</i>		
6.1 ... <b>alleine</b> (ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer)		<input type="checkbox"/>
6.2 ...mit <b>Beteiligung</b> von <b>Pkw-Lenkern</b>		<input type="checkbox"/>
6.3 ...mit <b>Beteiligung</b> von <b>Lenkern von Lkw oder Landwirtschaftsfahrzeugen</b>		<input type="checkbox"/>
6.4 ...mit <b>Beteiligung</b> anderer <b>Motorradfahrer</b>		<input type="checkbox"/>

<b>7. Meiner Einschätzung nach liegt das <u>Verschulden</u> bei den meisten schweren Motorradunfällen ...</b>	
<i>(Markieren Sie bitte Ihre Einschätzung auf der Pfeilskala mit einem „X“)</i>	

<b>8. Meiner Einschätzung nach passieren <u>die meisten</u> schweren Motorradunfälle ...</b>		2 – 3 häufigsten Unfallsituationen
<i>Bitte wählen Sie 2 bis 3 Situationen aus!</i>		
8.1 ...durch schlechten <b>Straßenzustand</b> bzw. Verunreinigungen		<input type="checkbox"/>
8.2 ...durch Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit („ <b>Schnellfahren</b> “) von <b>Motorradfahrern</b>		<input type="checkbox"/>
8.3 ...durch riskantes <b>Kurvenfahren</b> von <b>Motorradfahrern</b>		<input type="checkbox"/>
8.4 ...aufgrund riskanten <b>Überholens</b> durch <b>Motorradfahrer</b>		<input type="checkbox"/>
8.5 ...aufgrund riskantem <b>Überholens</b> durch <b>Autofahrer</b>		<input type="checkbox"/>
8.6 ...durch Missachtung der <b>Vorrangregeln</b> durch <b>Motorradfahrer</b>		<input type="checkbox"/>
8.7 ...durch Missachtung der <b>Vorrangregeln</b> durch <b>Autofahrer</b>		<input type="checkbox"/>
8.8 ...aufgrund Fahrens mit zu geringem Abstand ( <b>dichtes Auffahren</b> ) von <b>Motorradfahrern</b>		<input type="checkbox"/>
8.9 ...aufgrund Fahrens mit zu geringem Abstand von <b>Autofahrern</b> hinter <b>Motorradfahrern</b>		<input type="checkbox"/>
8.10...durch <b>Fahrfehler</b> von <b>Motorradfahrern</b> in <b>Gefahrensituationen</b> (Schleudern, Überbremsen etc.)		<input type="checkbox"/>
8.11...durch menschliches <b>Imponiergehabe</b> , " <b>Zeigen was man kann</b> "		<input type="checkbox"/>

<b>EIGENE MOTORRADUNFÄLLE</b>		
9 Hatten Sie <b>selbst</b> schon einen oder mehrere <b>Motorradunfälle</b> (mit Verletzungen und/oder erheblichem Sachschaden am Motorrad)?	<input type="checkbox"/> ...ja	<input type="checkbox"/> ...nein
10 [Wenn vorherige Frage mit „ja“ beantwortet] Wie viele <b>Motorradunfälle</b> (mit Verletzungen und/oder erheblichem Sachschaden) hatten Sie in den letzten Jahren? <i>(Tragen Sie bitte die Anzahl der eigenen Unfälle in rechts für den jeweiligen Jahreszeitraum ein; Mehrfachnennungen möglich)</i>	<input type="checkbox"/> dieses Jahr (2006) <input type="checkbox"/> vor 1 bis 3 Jahren (2003 bis 2005) <input type="checkbox"/> vor 4 bis 6 Jahren (2000 bis 2002) <input type="checkbox"/> vor 7 bis 10 Jahren (1996 – 1999) <input type="checkbox"/> vor 11 bis 15 Jahren (1991 – 1995) <input type="checkbox"/> vor 16 bis 20 Jahren (1986 – 1990) <input type="checkbox"/> vor über 20 Jahren (< 1985)	



<b>EIGENE UNFALLSITUATION 1</b>			
<p><b>Bitte beschreiben Sie im folgenden Abschnitt Ihre selbst erlebten schweren Motorradunfälle (max. 2) in den letzten Jahren.</b>                      (Schwerer Unfall = mit Verletzungen und/oder erheblichem Sachschaden am Motorrad)                      Bei mehr als 2 Unfällen, beschreiben Sie bitte die beiden schwersten Fälle!</p> <p><b>Falls Sie noch keinen Motorradunfall hatten, gehen Sie bitte zwei Seiten weiter und erläutern Sie Ihre bisher größte Gefahrensituation.</b></p>			
<p><b>1.1 Beschreiben Sie bitte in Stichworten (linkes Feld) u. skizzenhaft mit einer Graphik (rechtes Feld) die Situation die zu einem schweren Unfall geführt hat:</b></p>			
Stichworte:	Graphik:		
<p><b>1.2 Beschreiben Sie bitte in Stichworten die Ursachen und Einflüsse, die zum Unfall geführt haben:</b></p>			
<p><b>1.3 Wo hat sich der Unfall ereignet?</b></p>	<input type="checkbox"/> Außerorts (Land- od. Bundesstraße)	<input type="checkbox"/> Ortsgebiet	<input type="checkbox"/> Autobahn
<p><b>1.4 Straßenverlauf?</b></p>	<input type="checkbox"/> in einer Kurve	<input type="checkbox"/> auf Kreuzung	<input type="checkbox"/> geraden Str.-Abschnitt <input type="checkbox"/> anderer: .....
<p><b>1.5 Straßenzustand?</b></p>	<input type="checkbox"/> trocken/griffig	<input type="checkbox"/> nass/feucht	<input type="checkbox"/> rutschig (Splitt, Schmutz, Bitumen etc.)
<p><b>1.6 Waren andere Verkehrsteilnehmer beteiligt?</b></p>	<input type="checkbox"/> Keine Fremdbeteiligung <input type="checkbox"/> Zugmaschinen-Fahrer	<input type="checkbox"/> PKW-Fahrer <input type="checkbox"/> Motorrad-Fahrer	<input type="checkbox"/> Lkw-Fahrer <input type="checkbox"/> andere: .....
<p><b>1.7 Bei Unfall mit Fremdbeteiligung: Wer hatte Ihrer Ansicht nach Schuld?</b>                      (Markieren Sie bitte Ihre Einschätzung auf der Pfeilskala mit einem Kreuz oder Stern!)</p>			
<p><b>1.8 Welche Rolle hatte Ihre Fahrgeschwindigkeit als Unfall(mit-)ursache?</b></p>	<input type="checkbox"/> Große Rolle (war zu schnell unterwegs)	<input type="checkbox"/> Gewisse Rolle (hatte etwas Einfluss auf Unfallentstehung)	<input type="checkbox"/> Keine Rolle (hatte keinen Einfluss auf Unfallentstehung)
<p><b>1.9 Hätte der Unfall von Ihnen selbst vermieden werden können?</b></p>	<input type="checkbox"/> Ja wie: .....		
	<input type="checkbox"/> nein warum nicht: .....		

EIGENE UNFALLSITUATION 2			
<p><b>2.1 Beschreiben Sie bitte in Stichworten (linkes Feld) u. skizzenhaft mit einer Graphik (rechtes Feld) die Situation die zu einem schweren Unfall geführt hat:</b></p>			
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Stichworte:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Graphik:</p>		
<p><b>2.2 Beschreiben Sie bitte in Stichworten die Ursachen und Einflüsse, die zum Unfall geführt haben:</b></p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>			
<p><b>2.3 Wo hat sich der Unfall ereignet?</b></p>	<input type="checkbox"/> Außerorts (Land- od. Bundesstraße)	<input type="checkbox"/> Ortsgebiet	<input type="checkbox"/> Autobahn
<p><b>2.4 Straßenverlauf?</b></p>	<input type="checkbox"/> in einer Kurve	<input type="checkbox"/> auf Kreuzung	<input type="checkbox"/> geraden Str.-Abschnitt <input type="checkbox"/> anderer: .....
<p><b>2.5 Straßenzustand?</b></p>	<input type="checkbox"/> trocken/griffig	<input type="checkbox"/> nass/feucht	<input type="checkbox"/> rutschig (Splitt, Schmutz, Bitumen etc.)
<p><b>2.6 Waren andere Verkehrsteilnehmer beteiligt?</b></p>	<input type="checkbox"/> Keine Fremdbeteiligung <input type="checkbox"/> Zugmaschinen-Fahrer	<input type="checkbox"/> PKW-Fahrer <input type="checkbox"/> Motorrad-Fahrer	<input type="checkbox"/> Lkw-Fahrer <input type="checkbox"/> andere: .....
<p><b>2.7 Bei Unfall mit Fremdbeteiligung: Wer hatte Ihrer Ansicht nach Schuld?</b>  <i>(Markieren Sie bitte Ihre Einschätzung auf der Pfeilskala mit einem Kreuz oder Stern!)</i></p>	<p style="text-align: center;">             100% ich      ¼ ich      beide gleich      ¼ der andere      100% der andere           </p> <p>Zusatzkommentar:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
<p><b>2.8 Welche Rolle hatte Ihre Fahrgeschwindigkeit als Unfall(mit-)ursache?</b></p>	<input type="checkbox"/> Große Rolle (war zu schnell unterwegs)	<input type="checkbox"/> Gewisse Rolle (hatte etwas Einfluss auf Unfallentstehung)	<input type="checkbox"/> Keine Rolle (hatte keinen Einfluss auf Unfallentstehung)
<p><b>2.9 Hätte der Unfall von Ihnen selbst vermieden werden können?</b></p>	<input type="checkbox"/> Ja wie: ..... ..... .....		
	<input type="checkbox"/> nein warum nicht: ..... ..... .....		

<b>GEFAHRENSITUATION</b>			
<p>Falls Sie noch <u>keinen</u> schweren Motorradunfall hatten, dann erläutern Sie bitte nun im folgenden Abschnitt Ihre bisher größte Gefahrensituation, die beinahe zu einem Unfall geführt hätte!</p>			
<p><b>3.1 Beschreiben Sie bitte in Stichworten (linkes Feld) u. skizzenhaft mit einer Graphik (im rechten Feld) die Gefahrensituation:</b></p>			
<p>Stichworte:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>Graphik:</p>		
<p><b>3.2 Beschreiben Sie bitte in Stichworten die Ursachen und Einflüsse, die zu der Gefahrensituation führten:</b></p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>			
<p><b>3.3 Wo hat sich die Gefahrensituation ereignet?</b></p>	<input type="checkbox"/> Außerorts (Land- od. Bundesstraße)	<input type="checkbox"/> Ortsgebiet	<input type="checkbox"/> Autobahn
<p><b>3.4 Straßenverlauf?</b></p>	<input type="checkbox"/> in Kurve	<input type="checkbox"/> auf Kreuzung	<input type="checkbox"/> geraden Str.-Abschnitt <input type="checkbox"/> anderer: .....
<p><b>3.5 Straßenzustand?</b></p>	<input type="checkbox"/> trocken/griffig	<input type="checkbox"/> nass/feucht	<input type="checkbox"/> rutschig (Splitt, Schmutz, Bitumen etc.)
<p><b>3.6 Waren andere Verkehrsteilnehmer beteiligt?</b></p>	<input type="checkbox"/> Keine Fremdbeteiligung <input type="checkbox"/> Zugmaschinen-Fahrer	<input type="checkbox"/> PKW-Fahrer <input type="checkbox"/> Motorrad-Fahrer	<input type="checkbox"/> Lkw-Fahrer <input type="checkbox"/> andere: .....
<p><b>3.7 Bei Gefahrensituation mit Fremdbeteiligung: Wer hatte Ihrer Ansicht Schuld?</b>  <i>(Markieren Sie bitte Ihre Einschätzung auf der Pfeilskala mit einem Kreuz oder Stern!)</i></p>	<p style="text-align: center;">100% ich      ¾ ich      beide gleich      ¼ der andere      100% der andere</p> <p>Zusatzkommentar:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
<p><b>3.8 Welche Rolle hatte Ihre Geschwindigkeit bei der Entstehung?</b></p>	<input type="checkbox"/> Große Rolle (war zu schnell unterwegs)	<input type="checkbox"/> Gewisse Rolle (hatte etwas Einfluss auf Gefahrensituation)	<input type="checkbox"/> Keine Rolle (hatte keinen Einfluss auf Gefahrensituation)
<p><b>3.9 Hätte die Gefahrensituation von Ihnen selbst vermieden werden können?</b></p>	<input type="checkbox"/> Ja wie: .....		
	<input type="checkbox"/> nein warum nicht: .....		