

NÖ-Motorradstudie

Kurzfassung

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

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 Jahre 2002 bis 2005 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 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

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	^(X) 18	20	5	21	20	3	1
2002	89	3	9	^(X) 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)

^(X) Kampagnenschwerpunkte

Kurzes Resümee:

Im Vergleich zum Jahr 1999 zeigten sich einerseits Änderungen, die der Sicherheit zuträglich sein müssten. So bezeichneten sich um Jahr 2006 deutlich weniger Motorradfahrer (**12%**) als „rasante“ Fahrer als im Jahr 1999 (**20%**), der Anteil der Motorradfahrer, die angeben, bereits ein *Sicherheitstraining* absolviert zu haben stieg von **35%** auf **47%**. Die Auffassung, dass die Hauptgefahr eines Unfalls *im eigenen Verhalten* liegt, stieg von **17%** im Jahr 1999 auf „selbstkritische“ **35%** im Jahr 2006. Die stetige Bewusstseinsbildung in diese Richtung durch Kampagnen und Trainings zeigt offenbar Wirkung. Auch beim Tragen von Schutzkleidung hat sich einiges verbessert: **60%** geben an, immer mit angemessener Schutzkleidung zu fahren, im Jahr 1999 waren es **55%**.

63% der Motorradfahrer meinen, dass die meisten Motorradunfälle *mit Beteiligung von PKW-Lenkern* passieren. Dazu passt, dass **52%** der Motorradfahrer vermuten, dass die *Mißachtung der Vorrangregeln durch Autofahrer* die häufigste Ursache schwerer Motorradunfälle sei.

Bei der Beschreibung der von den befragten Motorradfahrern bisher selbst erlebten Motorradunfälle zeigt sich aber ein anderes Bild: **49%** der beschriebenen Unfälle sind *Alleinunfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer*. Dieser Wert liegt sogar deutlich höher als die offiziellen Analysen der Statistik Austria besagen (**32%**). Dies deutet auf eine recht hohe Dunkelziffer bei Alleinunfällen hin, die wahrscheinlich nicht immer in die offizielle Statistik einfließen. **1/3** aller befragten Motorradfahrer hatte selbst schon einen schweren Motorradunfall mit Verletzungen und/oder erheblichem Sachschaden.

Insgesamt weichen die Vermutungen über *Unfalltypen* und *Verschulden* recht deutlich von den Verhältnissen bei den **tatsächlich erlebten Unfällen** ab. Vor allem wird der Beteiligung von PKW (+ Verschulden durch PKW-Lenker) ein größerer Stellenwert zugemessen als dies den tatsächlichen Zahlen entspricht.

Interessant ist, dass selbst erlebte **Gefahrensituationen**, bei denen ein Unfall gerade noch vermieden werden konnte, viel häufiger im Zusammenhang mit PKW stehen als tatsächliche Unfälle. An **53%** der erlebten Gefahrensituationen waren PKW-Lenker beteiligt und nur **29%** der Gefahrensituationen fanden ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer statt. Analog zu den Unfällen werden am häufigsten in Kurvenbereichen Gefahrensituationen erlebt (**44%**, Unfälle: 51%), gefolgt von geraden Straßenabschnitten mit überraschend hohen **32%** (Unfälle: 23%) und Kreuzungen mit **26%** (Unfälle: 25%). Bei rund $\frac{3}{4}$ der Gefahrensituationen wird PKW-Lenkern das Verschulden zugerechnet. Nachdem sich die Erfahrungsbildung primär aus erlebten Gefahrensituationen ergibt, erklärt das die obigen Abweichungen zwischen Vermutungen und Realität.

Die Beschreibungen der eigenen Unfälle stimmen in einigen Aspekten recht gut mit den offiziellen Unfallanalysen 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.

Das **Miteinander** von Motorrad- und Autofahrern ist stark verbesserungswürdig. Das Klima zwischen Motorrad- und Autofahrern wird nur von **24%** der Motorradfahrer und von **33%** der Autofahrer als einigermaßen positiv beurteilt. Noch schlechter wird interessanterweise das Klima zwischen den Autofahrern beurteilt. **12%** der Motorradfahrer und **31%** der Autofahrer beurteilen das Klima einigermaßen positiv. Hingegen wird das Klima zwischen den Motorradfahrern von **97%** der Motorradfahrer und **93%** der Autofahrer als positiv und partnerschaftlich beurteilt.

Bemerkenswert ist, dass Motorräder weder von Motorradfahrern (**10%**) noch von Autofahrern (**18%**) als **umweltbelastend** eingestuft werden. Autos werden als wesentlich umweltschädlicher bewertet. **52%** der Motorradfahrer und sogar **65%** der Autofahrer halten Autos für eine starke Umweltbelastung.

48% der Motorradfahrer und **62%** der Autofahrer stimmen zu, dass Motorräder oft eine starke **Lärmbelastung** sind. **30%** der Motorradfahrer und beachtliche **46%** der Autofahrer halten auch Autos häufig für eine Lärmbelastung.

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.

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">• Fahrzeugbesitz und –nutzung• Absolvierung von Fahrsicherheitstrainings• Einschätzung von Unfallursachen• Eigene Motorradunfälle und Gefahrensituationen• Einstellung zu Sicherheitsmaßnahmen• Einstellungen zum Motorrad- und Autofahren• Eigenes Verhalten im Straßenverkehr• Image der Motorradfahrer• Beurteilung der Sicherheitsinitiative „Bikers Project“

Kurzfassung

Alle Formulierungen sind geschlechtsneutral gemeint (z.B. „Fahrer“ = Fahrerinnen und Fahrer)

Im Rahmen dieser Studie wurden im Zeitraum Juni und Juli 2006 insgesamt 400 Motorradfahrer und 170 Autofahrer in Niederösterreich zu Aspekten des Fahrverhaltens, zu Gefahren einschätzungen und zu eigenen Verkehrsunfällen, zu Einstellungen zum Auto- und Motorradfahren, zum Miteinander von Motorrad- und Autofahrern und zur Akzeptanz von Sicherheitsmaßnahmen befragt. Bei einigen Fragestellungen werden die Ergebnisse mit einer im Jahr 1999 durchgeführten Motorradfahrerbefragung (Praschl 2000, „*ride easy – Erhöhung der Sicherheit der Motorradfahrer in Niederösterreich*“) verglichen.

Fahrer und Fahrzeug

Eigener Fahrstil

37% der Motorradfahrer und **47%** der Autofahrer bezeichnen ihren Fahrstil als „*eher zurückhaltend/beherrscht*“.

63% der Motorradfahrer und **53%** der Autofahrer stufen den eigenen Fahrstil als „*zügig-flott*“ ein. Aus der 6-stufigen Motorradfahrer-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%

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).

Fahrfahrung

14% der befragten Motorradfahrer verfügen über maximal 10.000 km Fahrfahrung, **37%** über 10.000 bis 50.000 km, **30%** über 50.000 bis 100.000 km und **19%** über mehr als 100.000 km.

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.

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*“).

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%**).

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).

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%**.

*Mit steigender **Fahrerfahrung** erhöht sich das Sicherheitsgefühl überraschenderweise nicht, im Ortsgebiet wird es sogar tendenziell geringer.*

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“.

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.

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. „*Schlechter Straßenzustand*“ wird vor allem von Fahrern leistungsstärkerer Maschinen (**über 100 PS**: 44%, bis 60 PS: 24%) als häufige Unfallursache bezeichnet.

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. 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-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.

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*. Dieses subjektive Erleben von Gefahren 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.

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.

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*.

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.

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%).

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%*) die der Motorradfahrer mit **2,33** (*73% billigen den Motorradfahrern ein akzeptables Fahrkönnen zu*).

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.

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.

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 (**48%**) 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.

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.

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.

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 Motorrad-auspuffen. *Unter 35-jährige Motorradfahrer (13%), rasante Fahrer (27%) und Fahrer von Maschinen mit über 100 PS Motorleistung (27%) stimmen dem Verbot 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

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.

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“).

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.

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.

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.

*Erwartungsgemäß wurden **rasante Motorradfahrer** 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 (d.h. 2003 bis 2006) 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 die Verkehrskontrollen in Niederösterreich verstärkt wurden. 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 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 ein gewisses **Umdenken** bewirkt.*

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%**.

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

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.

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.

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.

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%).

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%** der Autofahrer (29% „stimme voll zu“ und 42% „stimme eher zu“) 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.

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.

Fahren in Gruppen

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

Image der Motorradfahrer

Selbstbild

Das Selbstimage der Motorradfahrer ist durch folgende Eigenschaften gekennzeichnet:

<p>Stark ausgeprägt sind die Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ selbstbewusst (96% Zustimmung) ▲ gesellig (92% Zustimmung) ▲ hilfreich (86% Zustimmung) ▲ humorvoll (84% Zustimmung) ▲ rasant unterwegs (78% Zustimmung.) ▲ risikofreudig (77% Zustimmung) ▲ cool (75% Zustimmung) 	<p>Schwach ausgeprägt sind die Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ 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:

<p>Stark ausgeprägt sind die Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ 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) 	<p>Schwach ausgeprägt sind die Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ 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 (41x), im häufigen **Auftreten in Gruppen** verbunden mit dem **Verhalten bei manchen Bikertreffs** (32x) sowie im manchmal etwas **rauen Erscheinungsbild** (27x) 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** (13x) sowie der **Neid** der Nicht-Motorradfahrer (13x) ins Treffen geführt. Als Begründung der positiven Imageelemente wurden die **Kameradschaft** der Biker untereinander sowie die **Hilfsbereitschaft** genannt (16x).

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.) (34x) angeführt. Das Auftreten mancher Biker in **Gruppen bzw. Cliquen** (25x, davon aber nur 4x negativ angehaucht), sowie das Aussehen bzw. **Outfit der Biker** (17x) 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 (18x) als Grund für ein weniger gutes Image gesehen, hat allerdings einen weniger hohen Stellenwert als von den Motorradfahrern selbst vermutet. Positiv wurden mehrfach das mit dem Motorrad verbundene **Freiheitsgefühl** (10x), die **Gemeinschaft** der Motorradfahrer (6x), die Meinung, dass viele Biker eigentlich angenehme Zeitgenossen bzw. **gemütliche, hilfsbereite Leute** sind (6x), die auch soziale Projekte unterstützen (5x) und der Wunsch, dass man selbst auch gerne Motorrad fahren würde (6x) 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
Vermeidung von Fahrbahnverunreinigungen (durch Dieselspur, Schotterbankett, Rollsplitt)	96%	97%
Schutz vor gefährlichen Leitschienen (durch Unterfahrschutz, Ummantelung von Leitschienenstehern)	96%	96%
Erhöhung der Fahrbahngriffigkeit (rutschfeste Bodenmarkierungen u. Fahrbahnsanierungen etc..)	91%	95%
Mehr Angebote von Perfektions-/ Sicherheitsfahrtrainings für Motorradfahrer	89%	86%
Weiterentwicklung sicherheitsfördernder Fahrzeugtechnik bei Motorrädern (ABS, Traktionskontrolle...)	82%	81%
Aufklärung bei Autofahrern über motorradtypisches Fahrverhalten (Vorfahren bei Kreuzungen etc..)	79%	92%
Verbesserung der Fahrausbildung in den Fahrschulen (mehr Fahrstunden, Mehrphasenausbildung etc.)	79%	77%
Strengere Vorschriften zum Tragen von Schutzkleidung	77%	64%
Umfassende Sicherheitskampagne zur Bewusstmachung von Gefahren des Motorradfahrens	59%	69%
Mehr Sicherheitsorientierung in Motorradwerbungen und – zeitschriften	52%	66%
Mehr Geschwindigkeitskontrollen (Radar-, Zivilstreife) auf Motorradstrecken durch die Exekutive	46%	22%
Mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen auf stark unfallbelasteten Motorradstrecken	42%	29%
Erhöhung von Strafen bei Verkehrsdelikten (Geldstrafe, Führerscheinabnahme ...)	36%	15%
Motorrad-Fahrverbote auf Streckenabschnitten mit vielen Motorradunfällen (Streckensperrungen)	34%	3%

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

Weitere Ergebnisse und Diagramme sowie **ausführliche Unfallanalysen** mit Gegenüberstellung der Befragungsergebnisse mit den offiziellen Unfallanalysen der Statistik Austria finden sich in den **Langfassungen**.