

**Das Sicherheitsbewusstsein von Motorradfahrern in Deutschland**

**Safety Awareness of Motorcycle Riders in Germany**

**Conscience de sécurité des motocyclistes en Allemagne**

Dr.-Ing. Achim Kuschefski

Dipl.-Päd. Matthias Haasper

André Vallese B.A.

Institut für Zweiradsicherheit e.V. (ifz), Germany

## Kurzfassung

Der Beitrag des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) ist ein Auszug einer aktuellen ifz-Studie zum Thema „Sicherheitsbewusstsein der Motorradfahrer in Deutschland“. Die Ist-Aufnahme und die Analyse des derzeitigen Sicherheitsbewusstseins von Motorradfahrern in Deutschland sind Gegenstand dieser Studie.

Einleitende Aspekte sind die Kollektiv-Beschreibung wie Alter, Geschlecht, Schulausbildung, Beruf, Wohnort, Motorradtyp, Fahrleistung und verschiedene Nutzungsgewohnheiten, zum Beispiel „seit wann Motorradfahrer?“, „Motorradnutzung bei schlechtem Wetter/Winter?“, „Freizeit- und Alltagsnutzung?“, „Mitnahme von Beifahrern?“ und „Häufigkeit von Veranstaltungs- und Messebesuchen?“ der Befragten.

Schwerpunkte sind jedoch die Ergebnisse der umfangreichen Befragung von 422 Motorradfahrerinnen und -fahrern hinsichtlich ihres Verhaltens und ihrer Einstellungen gegenüber dem Thema „Sicherheit“. Anhand von Kreuztabellen werden die verschiedenen Merkmale untereinander verknüpft und verglichen. Viele neue Erkenntnisse zu den Themengebieten der Selbsteinschätzung, zum Kenntnisstand in Sicherheitsfragen, zu Unfallhergängen, zum Trageverhalten und zur Investitionsbereitschaft von Motorradbekleidung, zum Motorradsicherheitstraining und weitere Aspekte der Einstellungen von Motorradfahrern zur Sicherheit werden präsentiert.

Betrachtet man die Ergebnisse der Verknüpfungen mit ausgewählten Fragen zum Sicherheitsbewusstsein übergreifend bleibt festzuhalten, dass die in der Studie befragten Motorradfahrer ein hohes Sicherheitsbewusstsein aufweisen. Diese Tendenz wird auch bei der differenzierten Auswertung von Einzelaspekten deutlich.

## **Abstract**

The ifz contribution to the conference is an excerpt of one of the latest ifz studies on safety attitudes of motorcycle riders in Germany. It treats of the present state and analysis of safety awareness of German motorcycle riders.

The introduction deals with a collective description of the riders examining aspects such as age, gender, education, profession, place of residence, type of motorcycle, performance and ways of using the motorcycle, for example "riding a bike since when?", "using the bike in bad weather / in winter?", "using the bike in leisure time/ everyday use", "transporting passengers?" and "frequency of attending motorcycle events / trade fairs".

The emphasis of the study, however, deals with the results of a survey among 422 motorcycle riders with respect to their behaviour and attitudes towards safety aspects. With the help of correlating tables the different criteria can be related to and compared with each other. The report thus offers a lot of new results as regards the topics self-evaluation, state of knowledge about safety aspects, course of accidents, wearing of protective clothing and willingness to spend money on it, attending motorcycle rider trainings and further aspects of safety attitudes of motorcycle riders.

Considering the results of the connected and selected questions on safety awareness we can state that those riders questioned for the survey are characterized by high degree of safety awareness. This tendency can be backed still the more by more detailed evaluations of single aspects.

## Résumé

La contribution de l'Institut für Zweiradsicherheit (ifz) [L'Institut pour la Sécurité des Motocyclistes en Allemagne] à la conférence est un extrait d'une étude actuelle qui a comme sujet l'attitude de sécurité des motocyclistes en Allemagne (Titre: "Sicherheitsbewusstsein der Motorradfahrer in Deutschland"). L'objet de cette étude est l'état et l'analyse de la conscience de sécurité des motocyclistes en Allemagne.

Les aspects préliminatifs, ce sont les descriptions générales et collectives comme l'âge, sexe, formation scolaire, profession, lieu de domicile, modèle et performance de la moto et modes d'utilisation du véhicule, par exemple "depuis quand motocycliste?", "usage par mauvais temps / en hiver?" "usage en temps libre / quotidien?" "transport de passagers?" et "fréquentation de salons / messes" des personnes questionnées.

Le point central du papier, cependant, ce sont les résultats du sondage à grand-échelle parmi 422 motocyclistes concernant leurs attitudes au sujet de la sécurité. A l'aide des tableaux corrélatifs, les traits caractéristiques ont été reliés et comparés. Le papier va présenter beaucoup de nouvelles conclusions concernant les motocyclistes: leur connaissance de soi, leur état de connaissances concernant la sécurité, le déroulement des accidents, leur disposition à dépenser et à porter des vêtements de protection et aussi à participer à un entraînement de sécurité pour les motocyclistes et d'autres aspects qui s'occupent des attitudes de motocyclistes.

En analysant les résultats des combinaisons de questions bien choisies concernant l'attitude envers la sécurité il ne reste qu'à constater que les motocyclistes questionnés pour le sondage montrent une conscience de sécurité élevée. Cette tendance se manifeste aussi en analysant des aspects particuliers de manière plus nuancée.

# **Das Sicherheitsbewusstsein von Motorradfahrern in Deutschland**

## **Einleitung**

Das Thema „Sicherheit für motorisierte Zweiradfahrer“ sowie die Ausarbeitung, Aufbereitung und Vermittlung von Informationen rund um dieses Thema stehen im Mittelpunkt der Arbeit des Instituts für Zweiradsicherheit. Weiterentwicklungen und Neuheiten bezüglich der aktiven und passiven Sicherheit werden Jahr für Jahr von den Motorrad- oder Motorradbekleidungsherstellern vorgestellt. Auch die Anzahl der Motorradfahrersicherheitstrainings hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Doch wie sieht es selbst mit dem Sicherheitsbewusstsein beim Motorradfahrer in Deutschland konkret aus? Wie verhalten sich Motorradfahrer, wenn es um die Frage der Sicherheit geht? Welche Gedanken spielen sich bei ihnen ab und wo werden Schwerpunkte bezüglich der Weiterbildung zur eigenen Sicherheit gesetzt?

Um diese Fragen intensiv zu erörtern, hat das ifz im Jahre 2005 eine Studie begonnen, die genau hier ansetzt und einen Einblick über die Einstellungen und Verhaltensweisen der Motorradfahrer in Deutschland zum Thema „Sicherheit“ vermittelt. Setzen sich die meisten Motorradfahrer eher unbedacht und gedankenlos auf ihre Maschine oder spielt die Sicherheit eine bedeutende Rolle? Sinkende Unfallzahlen in Relation zum Bestand, steigende Teilnehmerquoten von Motorradsicherheitstrainings und auch steigende Tragequoten von Motorradbekleidung lassen vermuten, dass bei den meisten Motorradfahrern in Deutschland das Thema „Sicherheit“ von großer Bedeutung ist.

## **Teil I – Informationen zur Studie und zum Kollektiv**

Die folgenden Ausführungen zeigen einen Teil der Ergebnisse der ifz-Studie „Das Sicherheitsbewusstsein von Motorradfahrern in Deutschland“. Die empirische Studie wurde, beginnend im Jahr 2005, während verschiedener Motorradmessen durchgeführt. Hierbei wurde darauf geachtet, dass der Großteil der Motorradfahrer nicht am Messestand des ifz befragt wurde. Der Grund für diese Vorgehensweise ist darin zu sehen, dass ermittelt werden sollte, ob und inwieweit Sicherheitsgedanken bei den Befragten vorhanden sind. Wären nur diejenigen befragt worden, die sich ohnehin auf den ifz-Messestand begeben und damit ein Interesse am Thema Sicherheit zeigen, hätten die Ergebnisse verfälscht sein können.

Die Befragung wurde mittels eines umfangreichen Fragebogens (85 Fragen) durchgeführt, wobei ein ifz-Mitarbeiter für Erklärungen und Rückfragen anwesend war. Bei den bisher vorliegenden Ergebnissen können wir auf 422 befragte Personen zurückgreifen. Befragt wurden ausschließlich Motorradfahrerinnen und -fahrer mit einem amtlich zugelassenen motorisierten Zweirad und einem Mindestalter von 18 Jahren.

Das Kollektiv dieser Befragung besteht zu 86,6 Prozent aus männlichen und 13,4 Prozent aus weiblichen Personen. Der geschlechtsspezifische Anteil entspricht etwa dem Anteil der weiblichen Halter am Gesamtbestand an Krafträdern in Deutschland (13,7%; Quelle: Kraftfahrtbundesamt (KBA), [1]).

45 Prozent der Befragten finden sich in der Altersklasse zwischen 40 und 49 Jahren. Einen weiteren Großteil stellen die 30- bis 39-Jährigen mit 18,9 Prozent. Die Altersgruppe der über 50-Jährigen bildet einen ähnlich großen Anteil. Junge Fahrer bis 20 Jahre sind nur mit 5 Prozent vertreten. Im Mittel betrug das Alter der Befragten 40,8 Jahre, was laut KBA ziemlich genau dem Durchschnittsalter der Motorradfahrer in Deutschland entspricht.

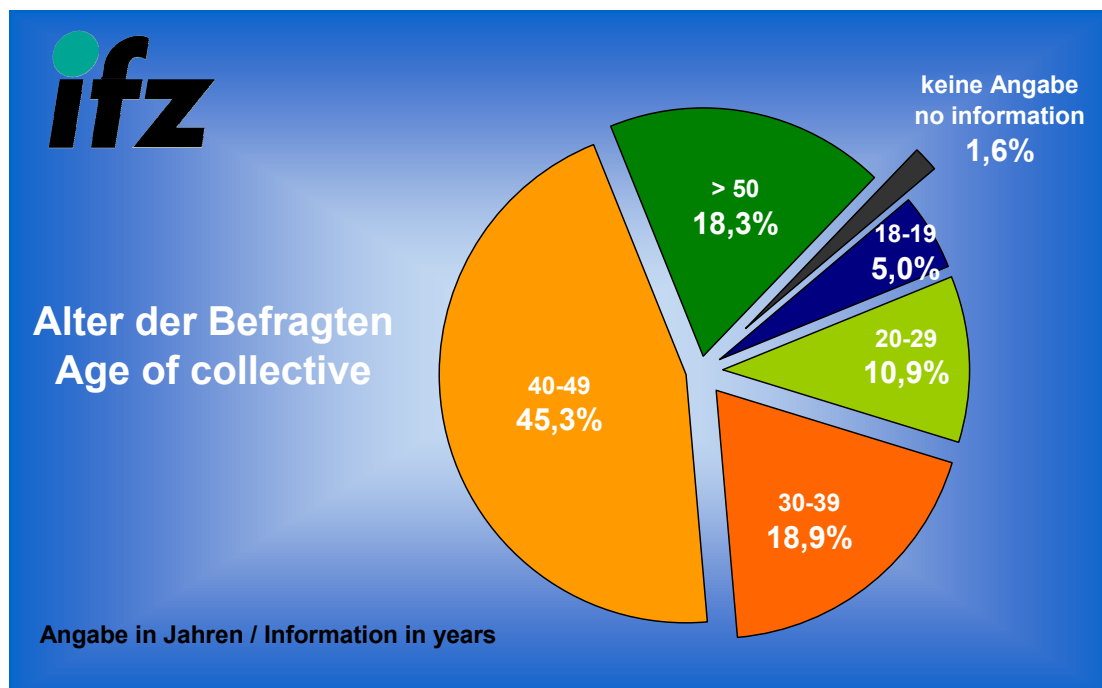


Abbildung 1

Nahezu die Hälfte der Befragten kommt aus einer eher ländlichen Wohngegend, die andere Hälfte aus einem mehr städtischen Raum. Die Schulabschlüsse der Befragten sind etwa gleich aufgeteilt. 31 Prozent des Kollektivs haben einen Realschulabschluss, dicht gefolgt von Hochschulabsolventen mit knapp über 27 Prozent. Hauptschulabgänger und Befragte mit Abitur teilen sich den verbleibenden Anteil mit je 20 Prozent.

Entsprechend der berufsspezifischen Analyse arbeiten fast 25 Prozent der Befragten handwerklich. 55 Prozent befinden sich in einem Angestellten-/Beamtenverhältnis oder sind selbstständig tätig, wobei 22 Prozent einen akademischen Beruf haben. 4 Prozent der Befragten sind in der Ausbildung.

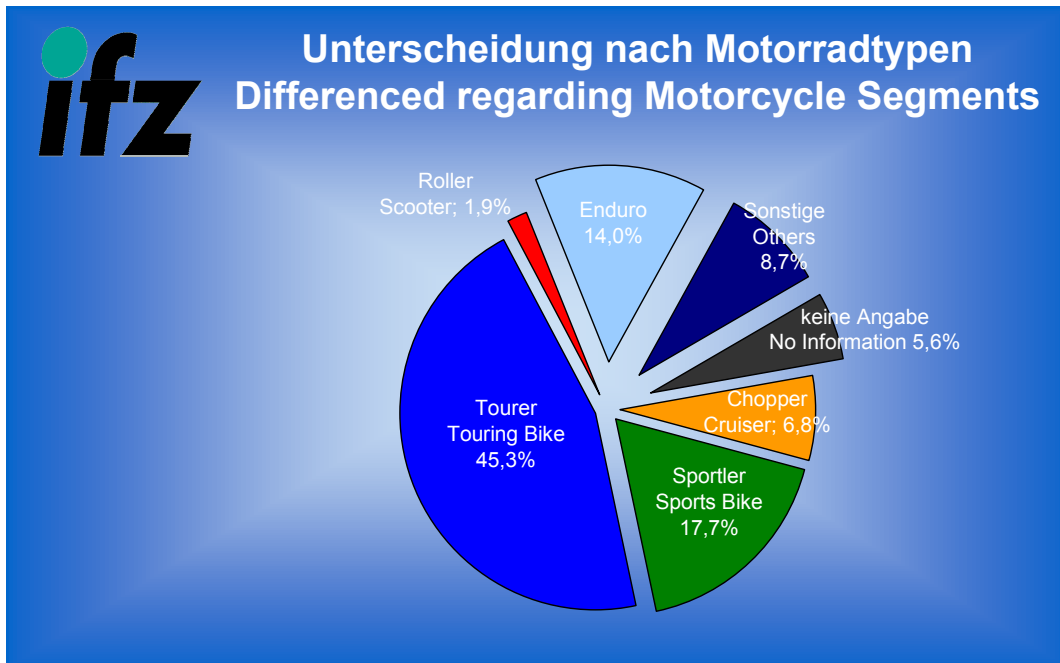


Abbildung 2

Bei der Unterscheidung nach Motorradtypen findet sich im Kollektiv der größte Block mit über 45 Prozent die Gruppe der Tourenmotorräder (Tourer) wieder, gefolgt von den „Sportlern“ mit fast 18 Prozent. Die drittgrößte Gruppe stellen die Enduros.

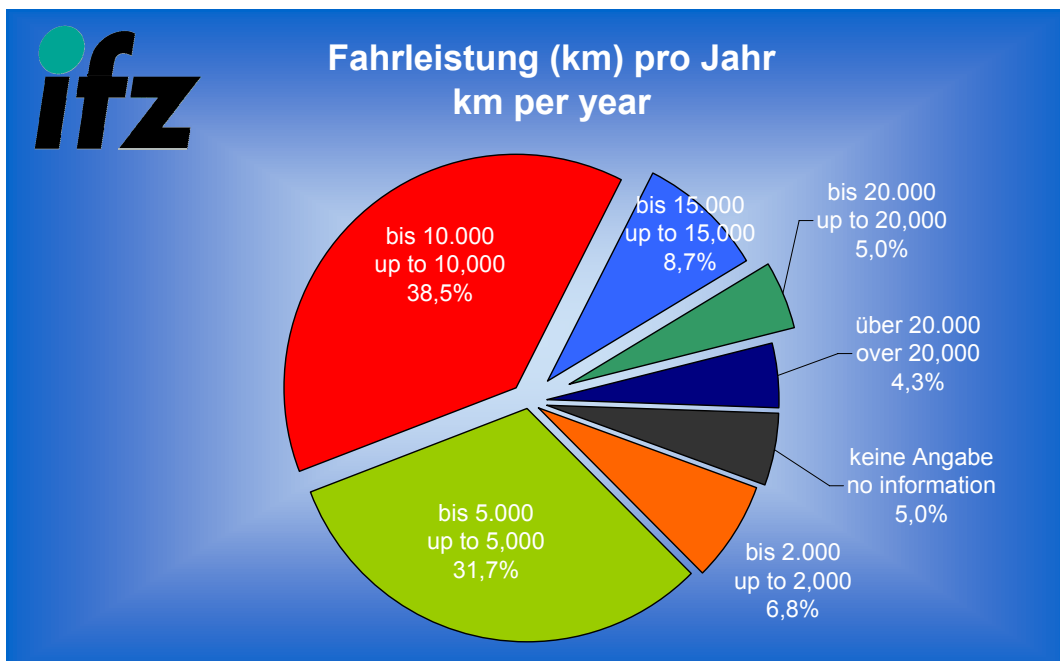


Abbildung 3



Nur 7 Prozent der Befragten fahren unter 2.000 km im Jahr. Fast 32 Prozent der Befragten geben an, bis zu 5.000 km im Jahr unterwegs zu sein. Der Großteil mit nahezu 40 Prozent des Kollektivs fährt bis zu 10.000 km pro Jahr. Eine Jahresfahrleistung von 15.000 Kilometern erreichen knapp 9 Prozent. Nur 4,3 Prozent fahren über 20.000 km im Jahr mit ihrem Motorrad.

Der Mittelwert dieser Angaben liegt bei 8.341 km pro Jahr. Vergleicht man dieses Ergebnis mit denen weiterer bekannter Studien, fällt auf, dass der Durchschnitt in dieser Studie höher liegt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kam im Jahr 2002 auf eine mittlere Jahresfahrleistung von 3.584 km [2]. Die Auswertung einer Umfrage der Motorpresse Stuttgart in 2005 kam hier auf 7.200 km pro Jahr [3]. Exakte Aussagen sind in diesem Bereich jedoch eher schwierig.

Im Geschlechtervergleich zeigt sich, dass sich die Gruppe der Vielfahrer mehr aus Männern zusammensetzt. In den Kilometerklassen bis 5.000 km/Jahr sind Frauen anteilmäßig häufiger vertreten als Männer. Dies ändert sich jedoch ab 5.000 km/Jahr aufwärts in den höheren Jahreskilometerbereichen zugunsten der Männer.

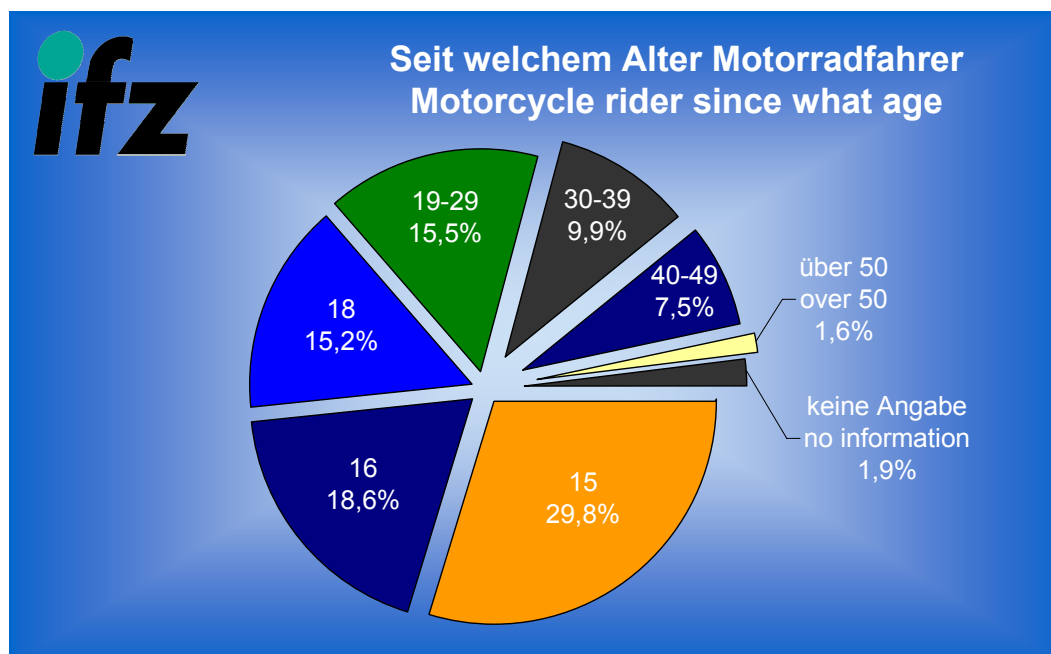


Abbildung 4

Bei der Frage, seit wann ein motorisiertes Zweirad gefahren werde, zeigte sich, dass nahezu die Hälfte der Motorradfahrer bereits seit dem 15. oder 16. Lebensjahr auf zwei Rädern unterwegs ist. Diese Motorradfahrer wurden also bereits in ihrer Jugend mit dem „Zweiradvirus“ infiziert und kamen über versicherungspflichtige Fahrzeuge (Kleinkrafträder) sowie Leichtkrafträder zum Motorrad.

15,2 Prozent beginnen ihre „Zweiradkarriere“ mit 18, weitere 15,5 Prozent zwischen 19 und 29 Jahren. Fast 10 Prozent steigen zwischen ihrem 30. und 39. Lebensjahr ein, 7,5 Prozent bis zum 50. Lebensjahr. Nur 1,6 Prozent der Befragten haben nach ihrem 50. Geburtstag angefangen, Motorrad zu fahren.

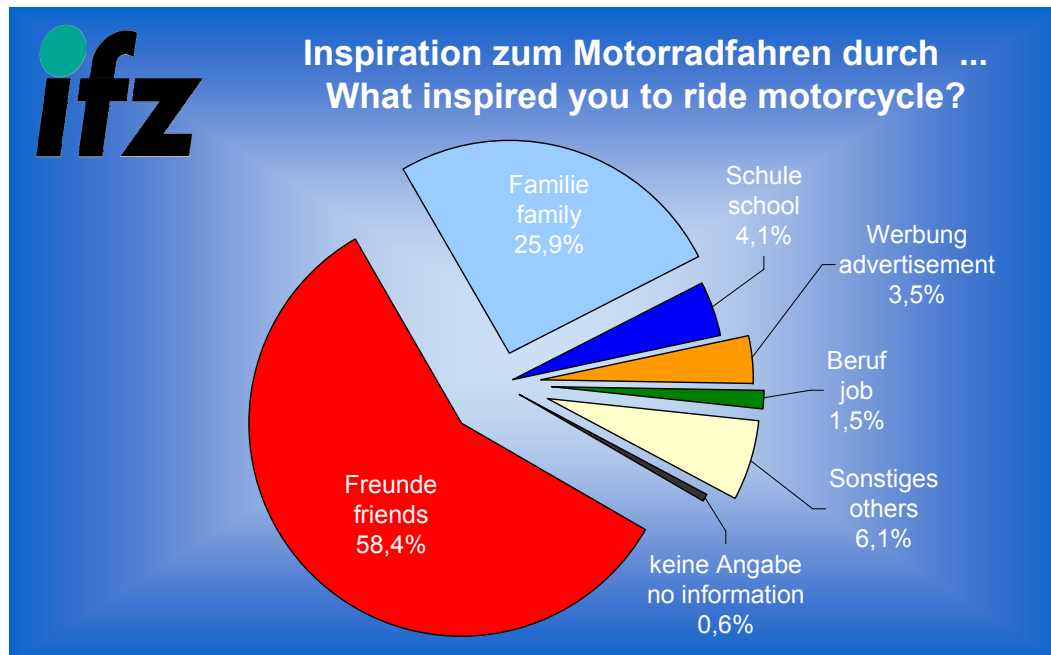


Abbildung 5

Der Weg zum motorisierten Zweirad führt in fast 60 Prozent aller Fälle über die Freunde. In einem Viertel der Fälle ist das familiäre Umfeld in richtungweisender Funktion. Das unmittelbar soziale Umfeld (ca. 85%) spielt also die ausschlaggebende Rolle, wie eine Studie des ifz aus dem Jahr 2004 bereits für jugendliche Fahranfänger nachweisen konnte [4]. Der Bereich der Werbung nimmt nach Aussagen der Befragten nur einen verhältnismäßig kleinen Teil (3,5%) ein. Inwieweit hier jedoch unterbewusste Verhaltensweisen gesteuert werden, kann diese Studie nicht aufzeigen.

Im Folgenden werden einige Hintergrundinformationen des befragten Kollektivs bezüglich des Motorradfahrens und der damit verbundenen Gewohnheiten erläutert. Hierzu werden verschiedene allgemeine Themenbereiche in Form von Kreuztabellen verknüpft. Fast zwei Drittel der befragten Motorradfahrer geben an, ihr Motorrad auch bei schlechterem Wetter zu bewegen. Ein Fünftel lässt das Zweirad bei schlechtem Wetter in der Garage, während sich für 15 Prozent die Wetterfrage gar nicht stellt. Sie fahren bei jedem Wetter. Insbesondere Männer geben an, eher bei schlechtem Wetter zu fahren als Frauen. Altersspezifisch konnten keine signifikanten Unterschiede beobachtet werden.

In der Gruppe der „ständigen Regenfahrer“ finden sich überwiegend Tourer und Enduros. Chopper sind nur sehr gering beteiligt. Zirka die Hälfte (48,8%) des Kollektivs nutzt den einen oder anderen Wintertag für eine Ausfahrt, während nur 8,1 Prozent regelmäßig im Winter fahren. 30,4 Prozent fahren im Winter generell nicht. Für weitere 12,1 Prozent stellt sich die Frage nicht, da ihr Motorrad im Winter abgemeldet ist. Altersspezifisch konnten keine Besonderheiten ermittelt werden. Bei der Unterscheidung nach Motorradtypen sind – bis auf eine Ausnahme – ebenfalls keine besonderen Auffälligkeiten zu erkennen. Chopper und Cruiser werden zu fast 70 Prozent im Winter nie bewegt.

Über zwei Drittel (68%) der Befragten nutzen ihr Motorrad eher zu Freizeitwecken. Weitere 14,3 Prozent nutzen ihr Zweirad sowohl in der Freizeit als auch für Alltagszwecke. 17,1 Prozent geben an, ihr Motorrad mehr für den Alltag zu gebrauchen. Betrachtet man diese Auswertung mit Blick auf das Alter der Befragten, fällt auf, dass gerade die Gruppe der unter 30-Jährigen ihr Motorrad mehr für Alltagszwecke einsetzt als die älteren Fahrer. Mit Blick auf die Geschlechter zeigt sich, dass mehr Männer ihr Motorrad für den Alltag nutzen.

Der Großteil von fast zwei Dritteln (63%) nimmt ab und zu jemanden auf seinem Motorrad mit, ein Viertel (25,8%) nie. Nur zirka 11 Prozent genießen das Fahren sehr oft zu zweit. Anteilsmäßig nehmen nach Ergebnissen der Befragung mehr Männer als Frauen (68% zu 35%) jemanden auf ihrem Motorrad mit.

Fast 80 Prozent des Kollektivs besuchen regelmäßig Motorradveranstaltungen wie Motorradmessen oder spezielle Events, während dies fast 20 Prozent nicht tun. Die Gründe für einen Besuch liegen zu 84 Prozent im allgemeinen Interesse am Zweiradgeschehen. 8,4 Prozent sind wegen des Unterhaltungscharakters dort, 7,6 Prozent haben Kaufabsichten. Zwei Drittel derjenigen, die nicht regelmäßig Veranstaltungen besuchen, gaben als Grund „kein Interesse“ an. Fast 10 Prozent finden es zu teuer und 15,2 Prozent vermeiden meistens solche Veranstaltungen, weil es ihnen zu voll ist. Nahezu 45 Prozent der Befragten sind bereit, für den Besuch einer Veranstaltung bis zu 100 km zurückzulegen. Weitere 25 Prozent fahren sogar bis zu 200 km. Bis 500 km oder darüber hinaus sind nur noch 15 Prozent des Kollektivs zur Anreise bereit.

## **Teil II – Einzelergebnisse und Kreuztabellen nach Themen**

In diesem Teil der Studie werden die Auswertungen der Antworten hinsichtlich sicherheitsrelevanter Themen widergespiegelt. Außerdem werden die Ergebnisse der Verknüpfungen verschiedener Themenbereiche dargestellt. Gerade diese Zusammenhänge verschiedener Verhaltensweisen in Relation zu Ansichten, Einstellungen und Erfahrungen der Befragten geben Auskünfte über das Sicherheitsbewusstsein der Motorradfahrer. Da es sich bei diesem Beitrag nur um einen Auszug der Studie handelt, kann es vorkommen, dass teilweise Aussagen zu Verknüpfungen benannt werden, deren Einzelaspekte hier nicht näher dargestellt sind.

### **1. Maschine und Wartung**

- 1.1 Einschätzung des Zustandes des eigenen Motorrades
- 1.2 Eigenwartung/-reparatur des Motorrades
- 1.3 Regelmäßige Prüfungen der Verkehrssicherheit des Motorrades
- 1.4 Füllmengen- und Verschleißprüfung am Motorrad

### **2. Sicherheit**

- 2.1 Relevanz des Themas Sicherheit beim Motorradfahren
- 2.2 Gründe der Wichtigkeit des Themas Sicherheit
- 2.3 Häufigkeit eines Alleinunfalls
- 2.4 Häufigkeit eines Unfalls mit Fremdbeteiligung
- 2.5 Selbsteinschätzung des eigenen Fahrkönnens
- 2.6 Risikogedanke beim Motorradfahren
- 2.7 Häufigste Risikogedanken beim Motorradfahren
- 2.8 Interesse an Sicherheitsinformationen auf Messen/Veranstaltungen
- 2.9 Interesse an Sicherheitsfeatures beim Motorradkauf
- 2.10 ABS-Interesse

### **3. Motorradbekleidung/Helm**

- 3.1 Tragen eigener Motorradbekleidung
- 3.2 Trageverhalten des Sozios'/der Sozia von Motorradbekleidung
- 3.3 Bevorzugter Farbton und Relevanz des Aussehens der Motorradbekleidung
- 3.4 Neukauf von Motorradbekleidung
- 3.5 Investitionsvolumen beim Motorradbekleidungskauf
- 3.6 Investitionsvolumen beim Motorradhelmkauf

- 3.7 Neukauf des Motorradhelms
- 3.8 Informationen vor dem Kauf neuer Motorradbekleidung (inkl. Helm)
- 3.9 Tragedisziplin von Motorradbekleidung in Abhängigkeit von Wetter und Strecke

#### 4. Training

- 4.1 Teilnahme am Motorradfahrersicherheitstraining
- 4.2 Gründe für die Trainingsteilnahme
- 4.3 Gründe für die Nichtteilnahme an einem Training
- 4.4 Trainingssuche: genutzte Informationsquellen

### 1. Maschine und Wartung

#### 1.1 Einschätzung des Zustandes des eigenen Motorrades

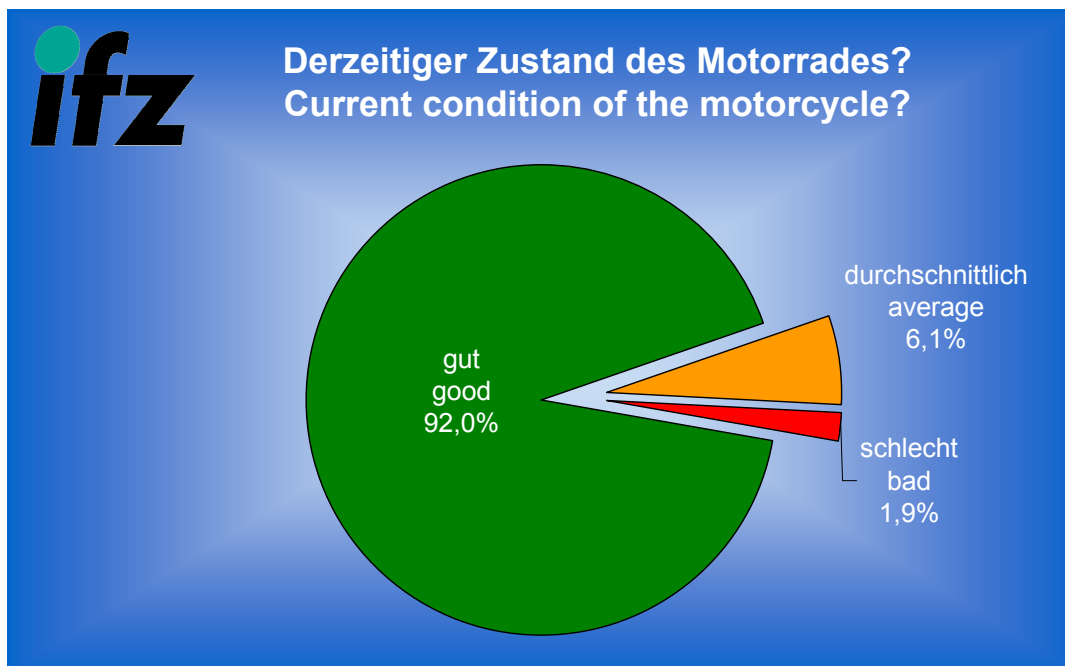


Abbildung 6

92 Prozent der Befragten schätzen ihr Motorrad als gut gewartet ein. Nur 6,1 Prozent meinen, ihr Motorrad sei in einem eher durchschnittlichen Zustand. 1,9 Prozent beschreiben den Zustand ihres Motorrades als schlecht. Ein Unterschied in den Ergebnissen zwischen Männern und Frauen konnte nicht festgestellt werden.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Ergebnisse von Hauptuntersuchungen renommierter Prüforganisationen der letzten Jahre, so kann durchgehend bestätigt werden, dass sich Motorräder meist in einem guten Zustand befinden. Die letzte Auswertung des TÜV Nord zeigt beispielsweise, dass im Jahr 2005 fast 75 Prozent der Motorräder ohne Mängel ihre Plakette erhielten. Im Vergleich dazu bekamen nur 45,7 Prozent der Pkw im gleichen Zeitraum ihre Plakette auf Anhieb [5].

## 1.2 Eigenwartung/-reparatur des Motorrades

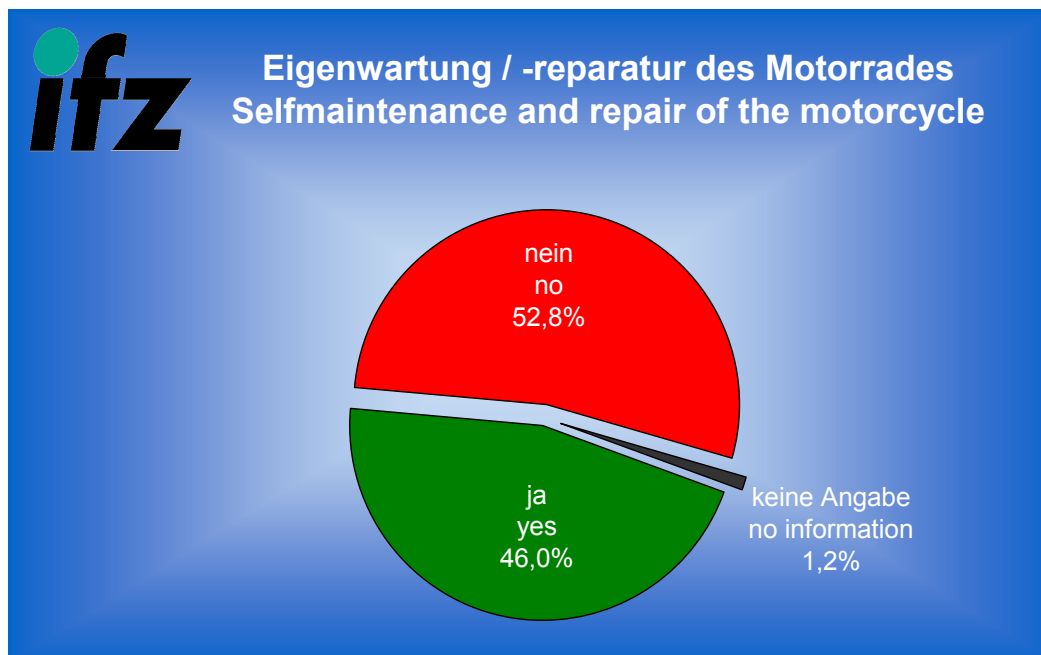


Abbildung 7

Mit einem Anteil von 46 Prozent der Befragten kann festgehalten werden, dass knapp die Hälfte der Motorradfahrerinnen und -fahrer Wartung und Reparatur am Motorrad selbst verrichtet.

Betrachtet man dieses Ergebnis bezogen auf das Alter der Fahrer, so ist ersichtlich, dass die Bereitschaft, selber Hand anzulegen, mit zunehmendem Alter sinkt.

Geschlechtsspezifisch kann ein Unterschied festgestellt werden. Es sind auffallend mehr Männer, die ihr Motorrad selbst warten. Wir haben hier anteilmäßig nahezu doppelt so viele Männer, die ihr Motorrad selbst warten wie Frauen (50% zu 26%).

### 1.3 Regelmäßige Prüfungen der Verkehrssicherheit des Motorrades

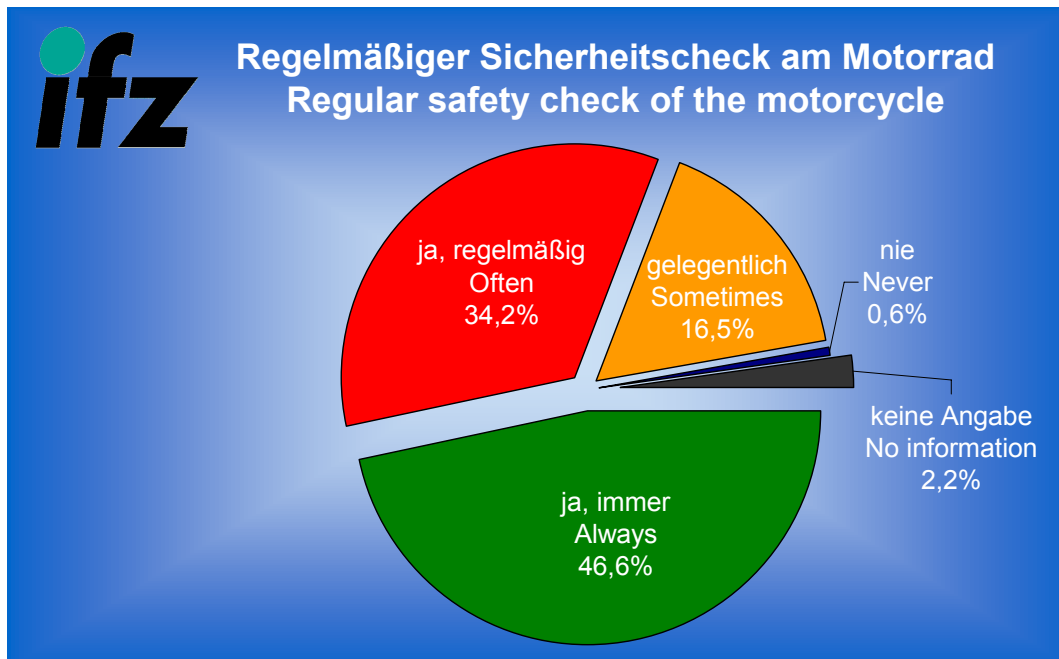


Abbildung 8

Über 80 Prozent der Befragten geben an, vor jeder Fahrt immer bzw. regelmäßig einen Sicherheitscheck an ihrem Motorrad durchzuführen. 16,5 Prozent tun dies gelegentlich. Nur 0,6 Prozent der Biker kommen nie auf die Idee, ihr Motorrad hinsichtlich der Sicherheit zu überprüfen.

Interessant, dass das Alter auf dieses Verhalten einen erkennbaren Einfluss ausübt. Jüngere Fahrer unter 20 sind bei den konsequenten „Sicherheitsprüfern“ nur halb so oft anzutreffen wie Fahrer über 20. Entsprechend verlagert sich die Gewichtung auf die „nur gelegentlichen Prüfer“. Hier ist der Anteil der jüngeren Befragten wieder größer. Geschlechtsspezifische Unterschiede sind keine festzustellen. Auch hinsichtlich der Schulbildung und der Berufsgruppen gibt es hier keine Unterschiede.

Ein signifikanter Unterschied bei der Häufigkeit von Sicherheitschecks zwischen den Alltagsmotorradfahrern und den Freizeitmotorradfahrern kann nicht festgestellt werden. Tendenziell verfügen Fahrer, die immer oder regelmäßig ihre Maschine bezüglich der Sicherheit prüfen, über umfangreicheres Equipment bei ihrer Motorradbekleidung und sind auch eher bereit, mehr dafür zu investieren.

Gleiches Verhalten bestätigt auch die Verknüpfung der Häufigkeit von Sicherheitschecks und dem Trageverhalten von Motorradbekleidung des Sozios oder der Sozia. Je häufiger Motorradfahrer ihre Maschine auf Sicherheit prüfen, desto umfangreicher ist die oder der Mitfahrende in punkto Motor-

radbekleidung ausgestattet. So ist z. B. nur jeder zweite Beifahrer eines Fahrers, der sein Motorrad nur gelegentlich hinsichtlich der Sicherheit prüft, mit Motorradstiefeln ausgestattet. Dagegen zeigt sich bei Fahrern, die vor jeder Fahrt ihr Motorrad prüfen, dass 86 Prozent der Beifahrer mit diesem wichtigen Utensil ausgestattet sind.

Ebenfalls besteht ein direkter Zusammenhang zwischen dem Informationsbedürfnis vor dem Kauf von Motorradbekleidung und dem regelmäßigen Sicherheitscheck. Während jeder dritte, der sich weniger über Motorradbekleidung informiert, auch seltener sein Motorrad prüft, ist das bei denen, die sich ausreichend über Motorradbekleidung informieren, nur jeder sechste.

Fahrer, die sich auf Motorradveranstaltungen eher nicht für Sicherheitsthemen interessieren, führen auch seltener Sicherheitsprüfungen an ihrem Motorrad durch. Jeder zweite, der angibt, auf Messen auch Sicherheitsthemen und Anbieter in diesem Segment zu suchen, prüft sein Motorrad vor jeder Fahrt.

Außerdem kann festgestellt werden, dass Fahrer, die ihr Motorrad eher selten oder nur gelegentlich hinsichtlich der Sicherheit prüfen, mehr dazu neigen, einen Teil ihrer Motorradbekleidung im Schrank zu lassen, als die Fahrer, die regelmäßige Prüfungen oder bei jeder Fahrt einen Sicherheitscheck durchführen.

Das individuelle Sicherheitsbewusstsein drückt sich auch darin aus, dass nur etwa 11 Prozent der Biker, die helle Motorradbekleidung bevorzugen, ihr Motorrad „nur gelegentlich prüfen“. Dagegen prüfen die Fahrer, die dunkle Bekleidung (Sicherheitsmanko) bevorzugen, zu 22 Prozent nur gelegentlich.

Ein weiteres Merkmal ist, dass diejenigen, die immer prüfen, sich in 44 Prozent der Fälle für sichere Fahrer halten. Analog dazu sind es nur 35 Prozent bei denen, die nur gelegentlich prüfen.

Selbstvertrauen und eigene Sicherheit drückt sich auch bei denjenigen aus, die immer prüfen. Sie halten Motorradfahren für weniger gefährlich und denken auch beim Motorradfahren häufiger über mögliche Risiken nach als diejenigen, die eher selten prüfen. Die Erfahrung eines Unfalls (Alleinunfall sowie Unfall mit Fremdbeteiligung) hat keinen signifikanten Einfluss auf die „Prüfungsneigung“ der Befragten.



## 1.4 Füllmengen- und Verschleißprüfung am Motorrad

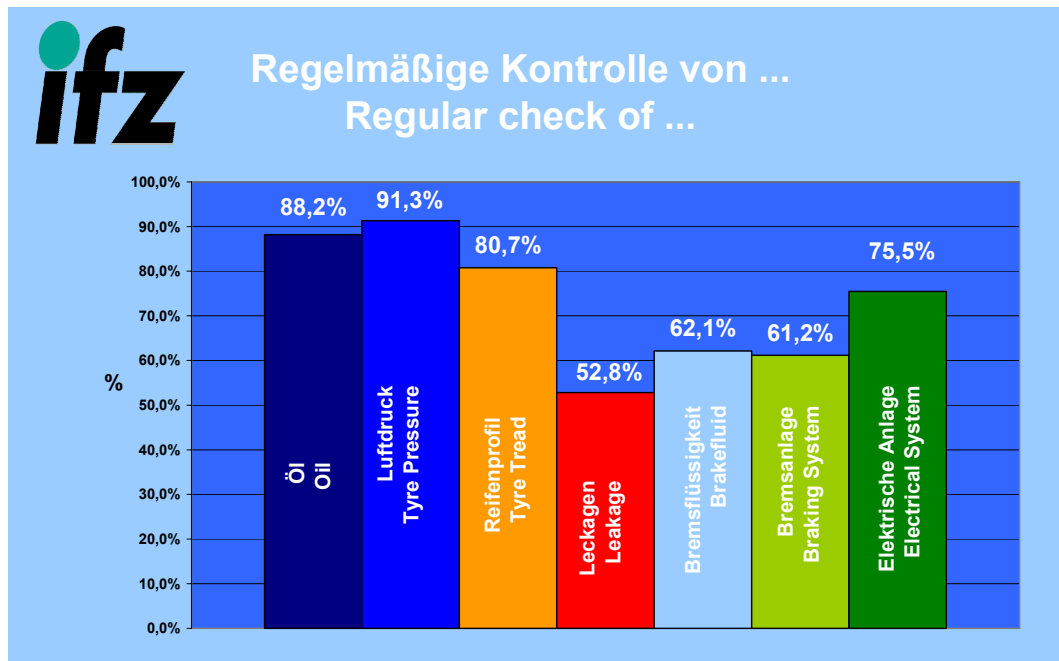


Abbildung 9

Spitzenreiter bei Kontrollen am Motorrad, die nicht zuletzt aus sicherheitsrelevanten Gründen regelmäßig ausgeübt werden sollten, ist der Reifenluftdruck mit 91,3 Prozent. Dicht gefolgt vom Motorölstand (88,2%), dem Reifenprofil (80,7%) und der elektrischen Anlage (75,5%). Die Überprüfung des Motorrades auf Leckagen oder der Bremsanlage findet insgesamt weniger häufig Beachtung.

Mit Blick auf das Alter haben hier die älteren Fahrer ab 40 Jahren aufwärts in einigen Bereichen etwas bessere Quoten. Anteilsmäßig sind sie bei den Nennungen wie Reifenprofil, Ölstand, Reifenluftdruck und Bremsanlage entsprechend häufiger vertreten. Insbesondere bei der Prüfung des Reifenprofils fällt auf, dass die Fahrer unter 20 deutlich weniger zu dieser Prüfung tendieren. Dies wird nochmals bei Betrachtung der Antworten verschiedener Berufsgruppen bestätigt. Denn die Auszubildenden unter den Motorradfahrern prüfen im Vergleich zu den Berufstätigen deutlich weniger. Der Einfluss des Alters und der damit verbundenen Erfahrung ist somit von erkennbarer Bedeutung.

Zur generellen Überprüfung, inwieweit sicherheitsrelevantes Fachwissen vorhanden ist, wurde die Frage nach der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestprofiltiefe gestellt. Knapp 56 Prozent haben mit 1,6 mm die richtige Antwort gegeben. Diejenigen, die glauben, diese Mindestgrenze unterschreiten zu können, stellen einen Anteil von knapp 21 Prozent.

Beim Alter der Befragten kann festgehalten werden, dass insbesondere die Fahrer der Altersklasse unter 20 Jahren hier am besten abgeschnitten haben, gefolgt von der Altersklasse der „bis 30-Jährigen“. Anscheinend ist das vermittelte Wissen aus der Fahrschule noch präsenter als bei den Älteren. Bestätigt wird dies ebenfalls bei dem relationalen Vergleich der Antworten in Bezug zum Beruf. Die Auszubildenden wissen hier häufig besser Bescheid und überragen mit speziellem Basisfachwissen die anderen Gruppen, insbesondere die der Akademiker.

## 2. Sicherheit

### 2.1 Relevanz des Themas Sicherheit beim Motorradfahren

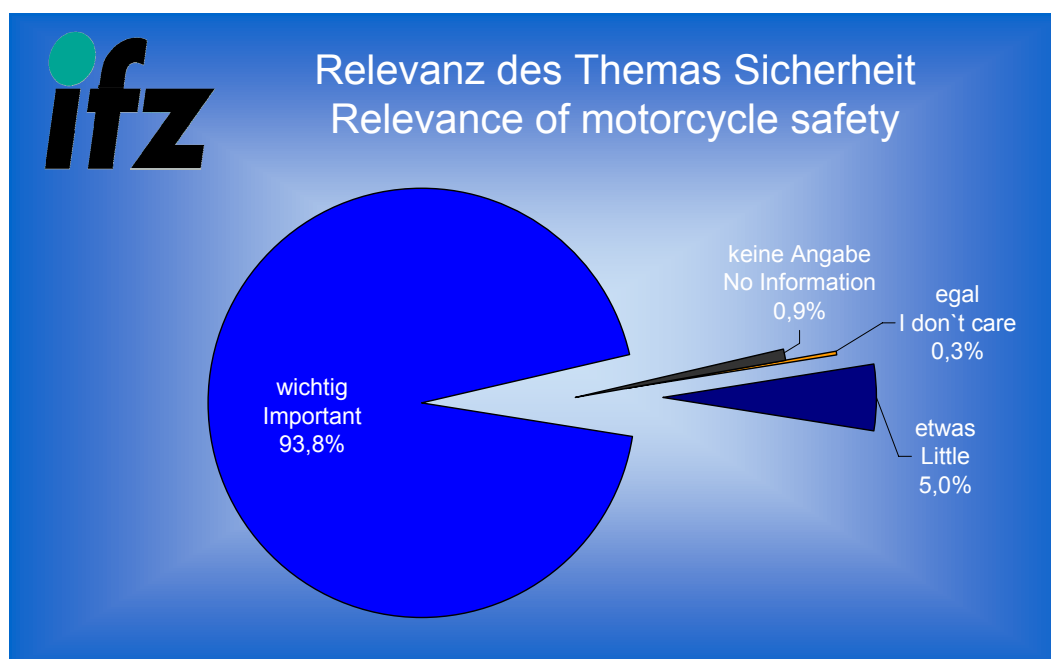


Abbildung 10

Nur 0,3 Prozent der Befragten interessieren sich überhaupt nicht für das Thema „Sicherheit“ im Straßenverkehr. Erfreulicherweise ist das Thema neben 5 Prozent, die wenigstens etwas Interesse zeigen, bei fast 94 Prozent der Befragten ein sehr wichtiges Thema.

Das Thema „Sicherheit“ gewinnt mit zunehmendem Alter etwas mehr an Bedeutung, ist aber auch bei den jüngeren Fahrern wichtig. Es ist außerdem in allen Berufsgruppen gleich stark vertreten.

## 2.2 Gründe der Wichtigkeit des Themas „Sicherheit“

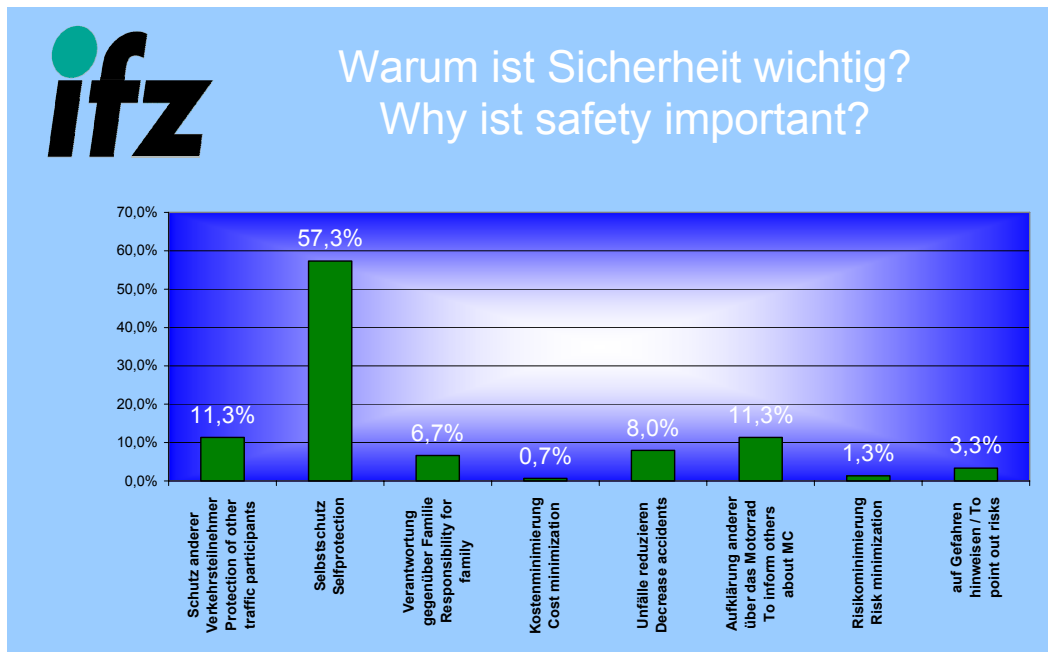


Abbildung 11

Bei der Frage, warum das Thema „Sicherheit“ ein wichtiges sei, dominieren die Antworten, die im Bereich des Oberbegriffes „Selbstschutz“ einzuordnen sind, klar mit (57,3%). Platz zwei teilen sich mit jeweils 11,3 Prozent die „Aufklärung anderer Verkehrsteilnehmer über das Motorrad und seine spezifischen Eigenschaften im Straßenbild“ und der „Schutz anderer Verkehrsteilnehmer“. Die „Unfallreduzierung“ und die „Verantwortung gegenüber der eigenen Familie“ sind ebenfalls oft genannte Antworten.

## 2.3 Häufigkeit eines Alleinunfalls

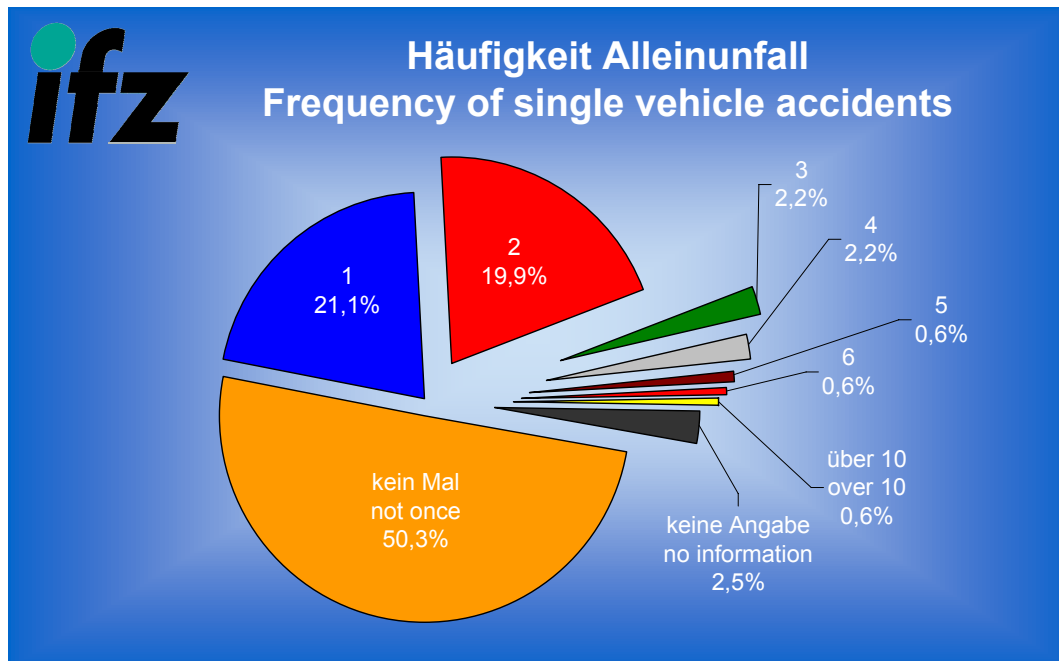


Abbildung 12

Die Hälfte des Kollektivs (50,3%) hatte noch keinen Alleinunfall. Je ein Fünftel hatte bereits einen (21,1%) oder sogar zwei (19,9%) Alleinunfälle.

Die Wenigfahrer bis 2.000 km im Jahr fallen durch eine geringere Häufigkeit bei den Alleinunfällen auf. Ebenso sieht es bei den Vielfahrern ab 20.000 km aus. Die meisten Alleinunfälle haben die Fahrer, die sich jährlich zwischen 5.000 und 15.000 km bewegen. Bei der Analyse nach Motorradtypen kann keine besondere Auffälligkeit beobachtet werden.

## 2.4 Häufigkeit eines Unfalls mit Fremdbeteiligung

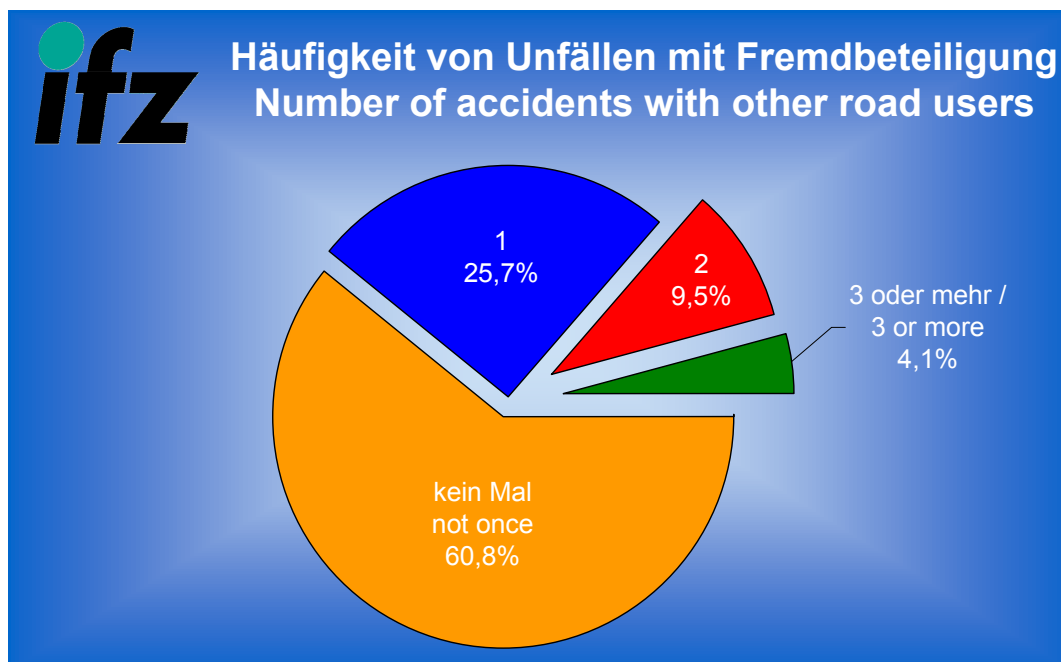


Abbildung 13

Fast drei Fünftel der Befragten hatten noch keinen Unfall mit Fremdbeteiligung. Ein Viertel aber schon einmal, fast 10 Prozent sogar schon 2 Unfälle.

Innerhalb der Altersgruppen ist keine besondere Gewichtung aufgefallen. Anteilsmäßig sind bei den Unfällen mit Fremdbeteiligung mehr Männer vertreten. Auch die Differenzierung nach dem Motorradtyp bringt keine signifikanten Unterschiede hervor.

Bei den Unfällen mit Fremdbeteiligung sind die Alltagsfahrer gegenüber den Freizeitfahrern häufiger vertreten. Ebenfalls haben die Alltagsfahrer diese Unfälle häufiger selbst verschuldet.

Unabhängig von einem Unfall mit Fremdbeteiligung sind das Interesse an ABS und das Informationsbedürfnis zum Thema „Sicherheit“ bei beiden Gruppen gleichermaßen hoch.

## 2.5 Selbsteinschätzung des eigenen Fahrkönnens

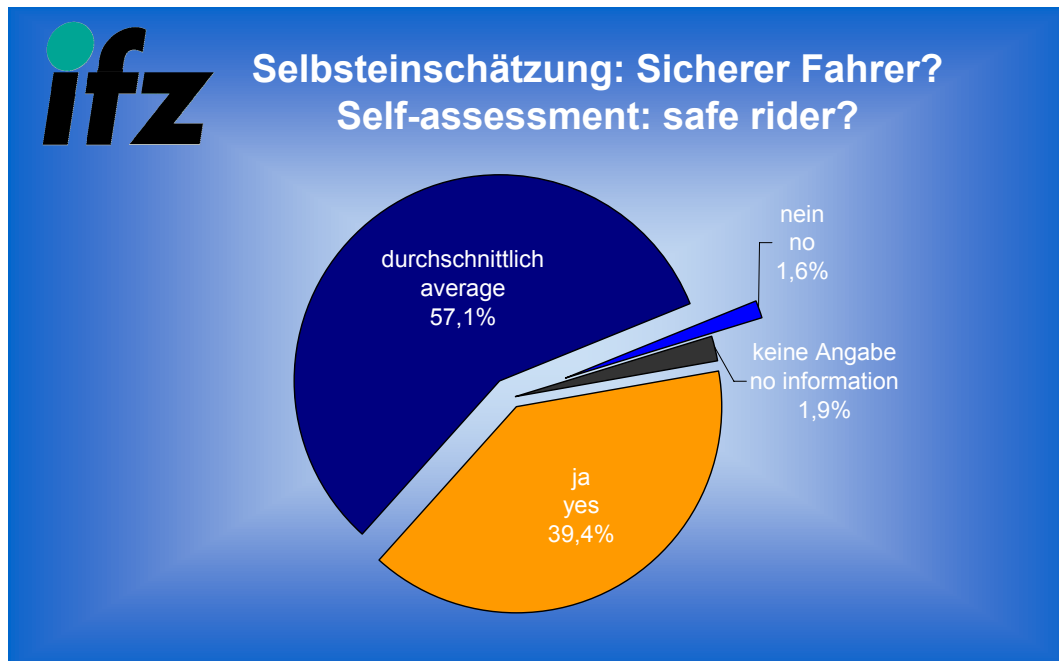


Abbildung 14

57 Prozent der befragten Motorradfahrer halten sich für einen eher durchschnittlich sicheren Fahrer. Nahezu 40 Prozent sind davon überzeugt, zu wissen, was sie tun und halten sich für einen sicheren Fahrer. 1,6 Prozent zählen sich zu den eher unsicheren Fahrern.

Das häufig verbreitete Vorurteil, dass sich jüngere Fahrer gerne selbst überschätzen und sich auf jeden Fall eher für einen sicheren Fahrer halten, konnte anhand der Ergebnisse dieser Studie nicht untermauert werden. Denn auch die Fahrer in den Altersgruppen von 18 bis 29 Jahren halten sich überwiegend für durchschnittlich sichere Fahrer.

Geschlechtsspezifisch gibt es nach den Auswertungen der Studie keine Unterschiede in den Angaben. Auch die Auswertung der einzelnen Berufsgruppen hat hier keine Besonderheiten gezeigt.

Die Motorradfahrer, die sich eher als sicheren Fahrer eingeschätzt haben, schneiden bei der Auswertung der Alleinunfälle hinsichtlich ihrer Häufigkeit nicht besser ab. Die Häufigkeit der Nennungen beim Alleinunfall stimmt hier mit den Angaben derjenigen nahezu überein, die sich eher für einen durchschnittlichen Fahrer halten. Beim Vergleich der Selbsteinschätzungen und den Unfällen mit Fremdbeteiligung zeigt sich ebenfalls ein konträrer Zusammenhang. Diejenigen, die sich als sicheren

Fahrer bezeichnen, nannten mehr Unfälle mit Fremdkontakt als die Fahrer, die sich eher durchschnittlich einschätzen.

Informationen zum Thema „Sicherheit“ sind sowohl für die Gruppe der Fahrer, die sich als sicheren Fahrer eingeschätzt haben (85,5%) als auch für die Gruppe der durchschnittlich guten Fahrer mit 83,5% fast gleich interessant.

Trends zeigen sich auch bei der Verknüpfung mit dem ABS-Interesse. „Selbstsichere Fahrer“ zeigen weniger ABS-Interesse als die sich „mittelmäßig“ einschätzenden Fahrer.

## 2.6 Risikogedanke beim Motorradfahren

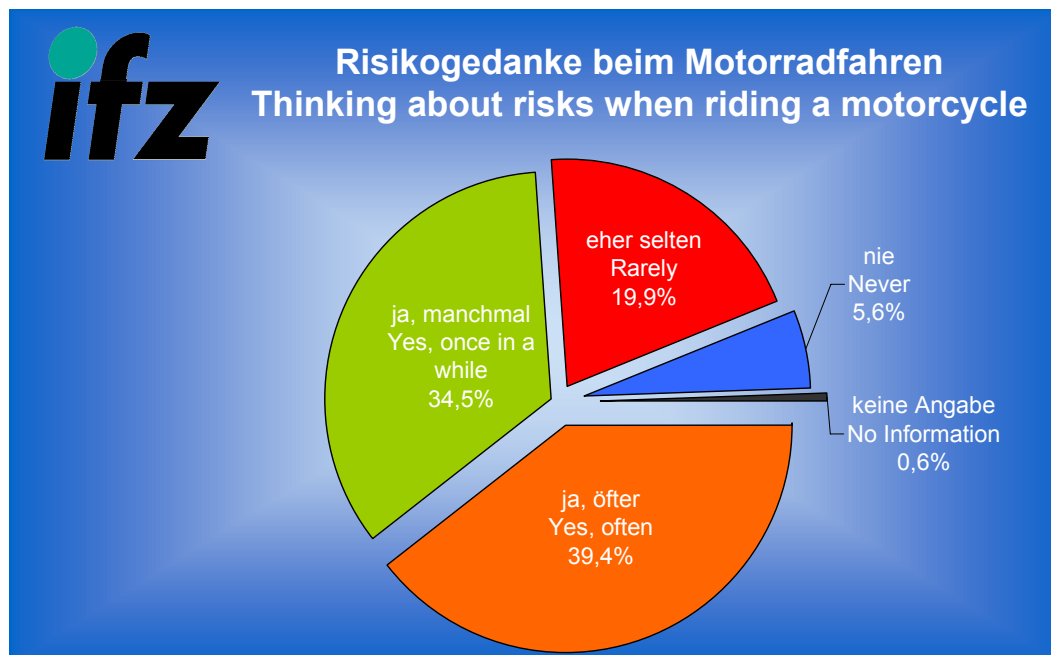


Abbildung 15

Fast 40 Prozent der Befragten denken beim Motorradfahren öfter an mögliche Risiken im Straßenverkehr. Weitere 35 Prozent denken gelegentlich daran. Während 20 Prozent nur selten an mögliche Gefahren denken, machen sich fast 6 Prozent gar keine Gedanken über mögliche Risiken.

Unter denen, die eher selten an mögliche Risiken während einer Motorradfahrt denken, ist der Anteil der jüngeren Fahrer (hier auch viele Auszubildende) fast doppelt so groß. Aussagen verschiedener älterer Studien belegen diese Tendenzen in der Risikowahrnehmung [6]. Beim Vergleich der Antworten

von Handwerkern und Akademikern fällt auf, dass die Akademiker häufiger an mögliche Risiken denken.

Ist die prozentuale Verteilung zwischen Männern und Frauen bezüglich der Risikogedanken „ja, öfter“, „ja, manchmal“ und „eher selten“ noch ziemlich identisch, verändert sie sich bei den Frauen in der Gruppe derer, die beim Fahren nie an mögliche Risiken denken, deutlich. So haben die befragten Frauen doppelt so häufig keine Risikogedanken beim Motorradfahren wie die Männer.

Häufige Gedanken an Risiken während des Motorradfahrens sind bei den Alltagsfahrern im Vergleich zu den Freizeitfahrern stärker ausgeprägt (56% zu 35%).

## 2.7 Häufigste Risikogedanken beim Motorradfahren

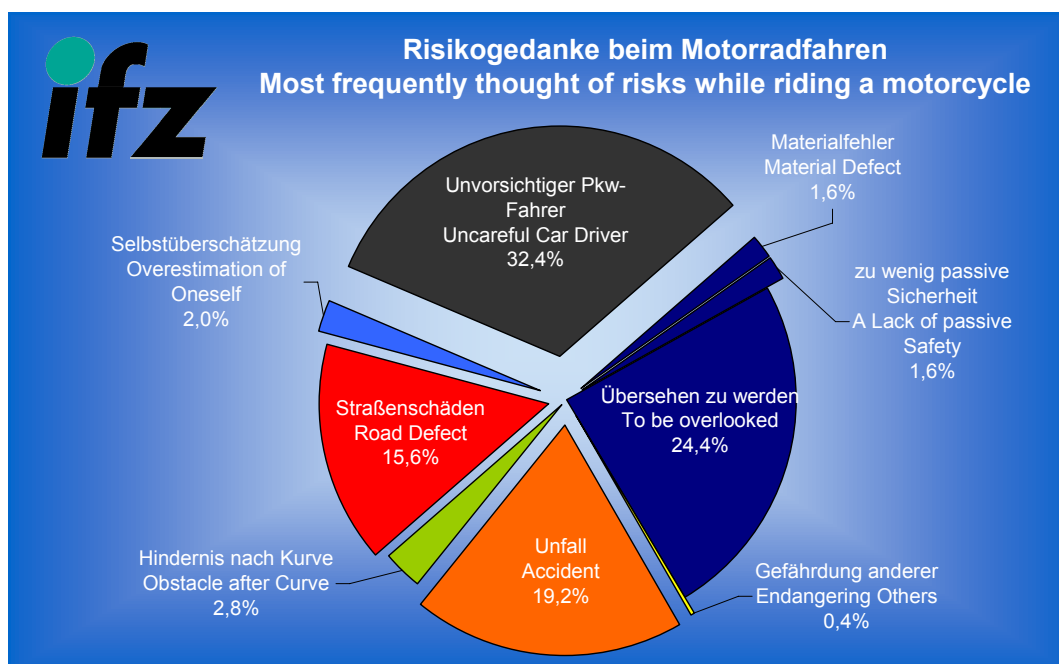


Abbildung 16

Die Angst vor einem Pkw-Fahrer, der das Motorrad übersehen könnte, dominiert (32,4%) bei der Frage, um welche Gedanken es sich bei einem möglichen Risiko handeln würde. In Anlehnung an den unvorsichtigen Pkw-Fahrer finden wir ergänzend die ebenfalls recht häufig (24,4%) genannte Antwort „übersehen zu werden“. Neben dem schlicht einleuchtenden Gedanken an einen Unfall (19,2%) ist auch das Thema Straßenbau (15,6%) auffällig. Die Unfallursache für Motorradfahrer durch Straßenschäden ist anscheinend einigen Motorradfahrern gegenwärtig. Interessant ist, dass ein potenzieller



Materialfehler kaum Beachtung findet, was sich bei Motorradfahrern eher negativ auswirken würde als bei einem Pkw. Das Vertrauen in die Technik und die eigene Wartung scheint hier ziemlich hoch zu sein – mit Recht, wie Unfallstatistiken (z. B. die europäische Unfallstudie MAIDS, [7]) belegen. Materialfehler sind in der Rangfolge der Unfallursache eher weiter hinten zu finden.

Der Gedanke an einen Unfall ist insbesondere in der Altersklasse zwischen 29 und 39 recht stark ausgeprägt. Eine mögliche Begründung wäre hier eventuell die durchschnittlich beginnende Familiengründung. Die Angst vor unachtsichtigen Pkw-Fahrern bzw. übersehen zu werden, ist zwar altersspezifisch gleich verteilt, wird aber von Alltagsfahrern öfter genannt. Das Gefühl der Bedrohung durch potenzielle Straßenschäden steigt mit dem Alter, was sich wiederum aus der größeren Erfahrung mit zunehmendem Alter ableiten lässt.

## **2.8 Interesse an Sicherheitsinformationen auf Messen / Veranstaltungen**

Drei Viertel (75,5%) der Befragten achten gezielt auf Informationen zum Thema Sicherheit, wenn sie eine Motorradveranstaltung besuchen. Mit steigender Tendenz kann ein kleiner Unterschied beim Schulabschluss hinsichtlich der Wichtigkeit von Informationen zum Thema Sicherheit eingeräumt werden. 81 Prozent der Hauptschulabgänger haben Interesse an Sicherheitsinfos auf Motorradveranstaltungen, bei den Hochschulabsolventen 89 Prozent.

Ergänzend kann festgehalten werden, dass das allgemeine Informationsbedürfnis zum Thema Sicherheit bei allen Fahrern verschiedener Motorradtypen gleich hoch angesiedelt ist.

## 2.9 Interesse an Sicherheitsfeatures beim Motorradkauf

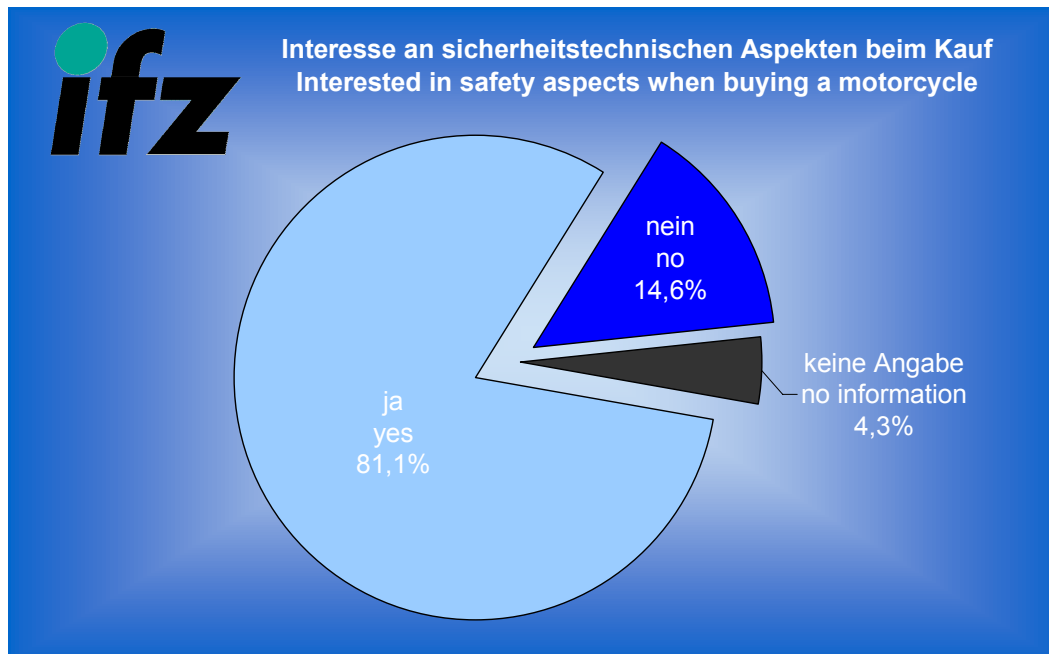


Abbildung 17

Über 80 Prozent der Befragten achten beim Kauf eines Motorrades auf sicherheitstechnische Aspekte. Nahezu 89 Prozent derjenigen, die ein Interesse an Sicherheitsfeatures beim Motorradkauf haben, informieren sich auch über das Thema Sicherheit auf Messen und Veranstaltungen.

Insbesondere die Fahrer von Choppern und Cruisern haben hier deutlich weniger Interesse und sind deshalb nicht so häufig vertreten.

Die Auswertungen im Rahmen der Kreuztabellen haben hinsichtlich verschiedener anderer Bereiche keine weiteren signifikanten Ergebnisse hervorgebracht.

## 2.10 ABS-Interesse

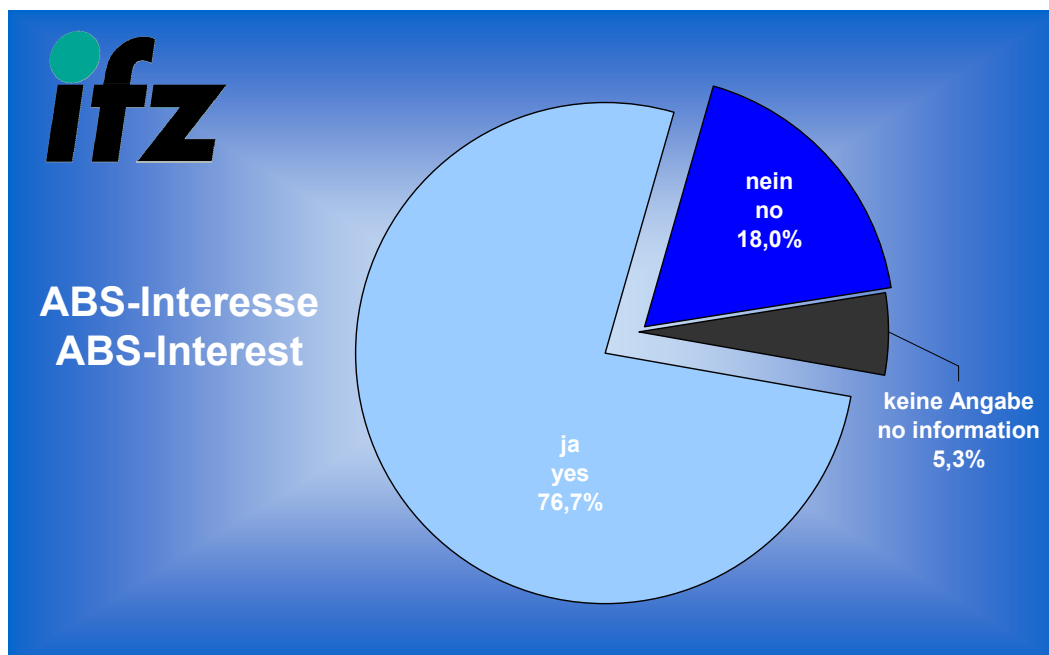


Abbildung 18

Der Großteil der Befragten interessiert sich zu fast 77 Prozent für ABS oder besitzt ein solches Bremsystem. Während die Altersgruppe zwischen 39 und 49 Jahren den absoluten Spitzenreiter mit ihrem Interesse am ABS bildet (47,2% innerhalb dieser Gruppe; 37,9% innerhalb aller Antworten der Studie), sind insbesondere die jüngeren Fahrer bis 29 Jahren nur mit 3,9 Prozent des Gesamtkollektivs interessiert. Schaut man auf die Verteilung innerhalb der Geschlechter, so interessieren sich prozentual mehr Männer (83%) als Frauen (68%) für ABS.

Bezüglich der Schulausbildung kann festgehalten werden, dass Hochschulabsolventen (87,2%) noch mehr Interesse haben als Hauptschulabgänger (71,2%). Beide befinden sich auf einem hohen Niveau. Dies kann bei der Analyse der Antworten innerhalb der Berufsgruppen bestätigt werden. Akademiker sind hier am häufigsten vertreten.

Bezüglich des Motorradtyps stellen die Chopper- und Cruiserfahrer die Gruppe mit dem geringsten Interesse an ABS, Alltagsfahrer zeigen deutlich mehr Interesse an einem Anti-Blockiersystem.

### 3. Motorradbekleidung/Helm

#### 3.1 Tragen eigener Motorradbekleidung

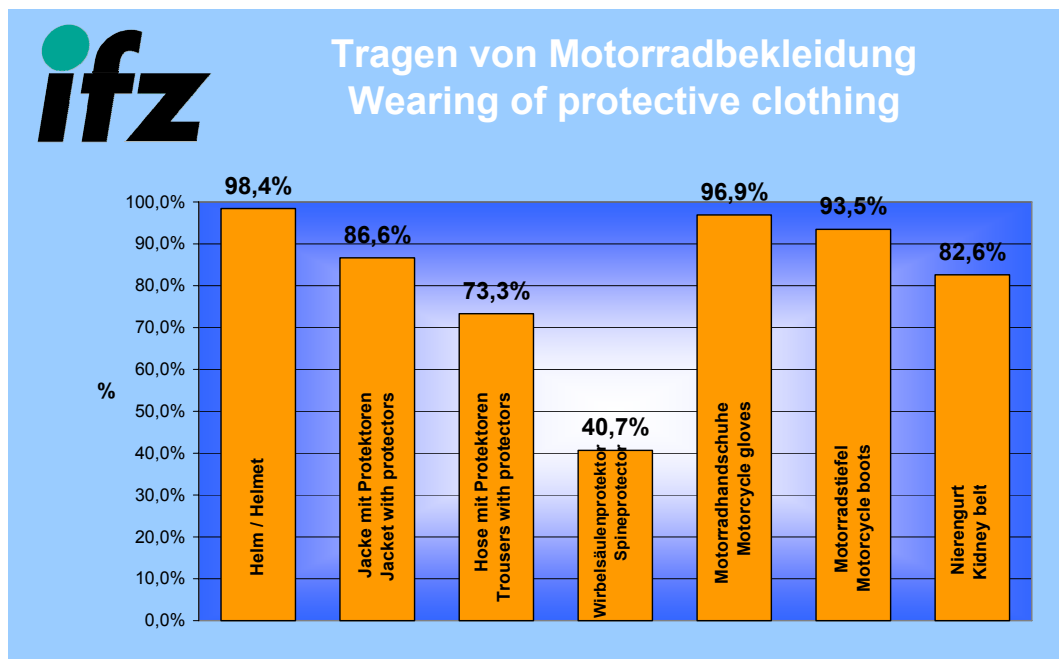


Abbildung 19

Wie die Auswertung des Trageverhaltens von Motorradbekleidung zeigt, nutzen 98,4 Prozent der Befragten einen Motorradhelm. Diese Zahl deckt sich mit Ergebnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bezüglich der Helmtragequoten [8]. Hiernach tragen 98 Prozent der Fahrer motorisierter Zweiräder einen Helm. Der Anteil der Befragten innerhalb der ifz-Studie, die ergänzend zum Helm eine Motorradjacke oder eine Motorradhose tragen, beträgt knapp 87 bzw. 73 Prozent. Die Tragequoten laut BASt-Studie lagen hier mit 62 Prozent deutlich niedriger. Fast 84 Prozent der befragten „Jackenträger“ verwenden zusätzlich auch eine Motorradhose.

Ebenso wie beim Helmtrageverhalten auch, ist die Tragequote für Motorradhandschuhe mit fast 97 Prozent sehr hoch. Das Tragen von Motorradschuhen oder -stiefeln kann mit 93,5 Prozent ebenfalls als gut bewertet werden.

41 Prozent der Befragten tragen einen separaten Wirbelsäulenprotektor. Auffallend ist hier bei der altersspezifischen Auswertung, dass dies mit steigendem Alter zunimmt. Dies ist auch bei dem Trageverhalten von Stiefeln erkennbar. Je höher das Fahreralter, desto eher werden Stiefel getragen.

Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) ermittelten Tragequoten lassen sich hiermit weitgehend bestätigen, wobei zu berücksichtigen ist, dass die BAST das Trageverhalten aller motorisierten Zweiradfahrer ausgewertet hat. Die vorliegende ifz-Studie geht jedoch nur auf die Motorradfahrer mit amtlich zugelassenen motorisierten Zweirädern ein. Die klein motorisierten Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen wie Mofa oder Roller wurden hier nicht untersucht.

Hinsichtlich der Schulbildung der Befragten gibt es beim Tragen von Motorradbekleidung und des Helms keine Unterschiede. Lediglich beim Tragen des Wirbelsäulenprotektors lässt sich von der Hauptschule bis hin zur Hochschule ein leichter prozentualer Anstieg erkennen. Auswertungen bezüglich der Berufsgruppen lassen erkennen, dass die Auszubildenden leicht schlechter abschneiden als die bereits seit längerer Zeit arbeitenden Motorradfahrer. Hier dürften die finanziellen Mittel eine entscheidende Rolle spielen. Alle Gruppen befinden sich jedoch auf einem beachtlich hohen Niveau, was das Tragen von Motorradbekleidung angeht.

Insbesondere diejenigen, die einen Wirbelsäulenprotektor nutzen, haben auffallend mehr Erfahrung aus Unfällen mit Fremdbeteiligung. Im Übrigen muss festgehalten werden, dass mit Ausnahme des Wirbelsäulenprotektors keine weiteren Zusammenhänge zwischen der jeweiligen Unfallererfahrung (Alleinunfall oder mit Fremdbeteiligung) und dem Tragen von Motorradbekleidungskomponenten nachgewiesen werden kann.

Bei der Vermutung, dass eventuell der Unfall eines guten Freundes oder Bekannten Einfluss auf das eigene Trageverhalten hätte, lassen sich keine verwertbaren Zusammenhänge ermitteln. Lediglich beim Wirbelsäulenprotektor und bei den Motorradstiefeln sind diejenigen, die Unfallererfahrung durch einen Freund gemacht haben, häufiger vertreten.

Die Verknüpfung des Tragens von Motorradbekleidung mit der Kontrolle von Füllmengen und Verschleißteilen am Motorrad lässt eine ganz leichte Tendenz erkennen. Je mehr jemand prüft, umso mehr Motorradbekleidungskomponenten werden auch getragen. Diejenigen, die Motorradfahren für gefährlich halten oder sich auch vermehrt für sicherheitsrelevante Themen auf Motorradmessen und -veranstaltungen interessieren, tragen in der Regel auch öfter entsprechende Motorradbekleidung. Der Besitz teurerer Motorradbekleidung korreliert außerdem mit einer leichten Tendenz, ein verstärktes Interesse an ABS zu haben.

In einem eindeutigen Zusammenhang stehen der Besitz von teurer Motorradbekleidung und die Teilnahme an einem Motorradfahrersicherheitstraining. Wer an einem oder mehreren Trainings teilnimmt, besitzt in der Regel auch teurere Motorradbekleidung.

Hinsichtlich des Trageverhaltens von Motorradbekleidung bei Alltags- und Freizeitfahrern kann festgestellt werden, dass es keine Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen gibt. Wie beim allgemeinen Trageverhalten zeigt sich auch hier, dass mehr Fahrer eine Motorradjacke als eine -hose tragen. Interessant ist die Erkenntnis, dass die Jahresfahrleistung der Befragten in keinem nennenswerten Zusammenhang mit dem Tragen von Motorradbekleidung steht. Kurzstrecken- oder „Wenigfahrer“ haben somit das gleiche Motorradbekleidungs-niveau wie Langstreckenfahrer.

Wie bereits festgestellt, können die Tragequoten innerhalb des Kollektivs als zufrieden stellend, aber dennoch als verbesserungswürdig bezeichnet werden. Bei der Verknüpfung mit den Ergebnissen des „Motorradtyps“ ist klar zu erkennen, dass die Fahrer des Motorradtyps „Chopper/Cruiser“ mit 68 Prozent Tragequote seltener eine mit Protektoren bestückte Motorradjacke besitzen als die Fahrer anderer Motorradtypen. Endurofahrer haben hier eine Tragequote von 96 Prozent, Tourenfahrer von 92 Prozent, gefolgt von den Sportmotorradfahrern mit 86 Prozent.

Im Vergleich zur Jacke schneidet die protektorenbesetzte Motorradhose beim Trageverhalten etwas schlechter ab. Auch hier sind die Chopper- und Cruiserfahrer, diesmal begleitet von den Fahrern der Kraftroller, deutlich seltener vertreten. Die Kraftrollerfahrer stellen ebenfalls beim Trageverhalten von Motorradstiefeln (67%) die schwächste Gruppe dar.

50 Prozent des Kollektivs tragen Motorradbekleidung aus textilen Materialien, 14 Prozent bevorzugen einen Materialmix, während 33 Prozent auf Leder schwören. Weniger als 1 Prozent besitzt beides oder nutzt dies im Wechsel.

Diejenigen, die sehr häufig einen Beifahrer auf ihrem Motorrad mitnehmen, tragen in Relation zu denen, die dies nur ab und zu oder nie tun, öfter komplette oder teilweise Motorradbekleidung. Auch der Beifahrer ist bei diesen besser mit entsprechender Bekleidung ausgestattet als bei jenen, die nur gelegentlich jemanden mitnehmen.

### 3.2 Motorradbekleidung bei Sozius und Sozia

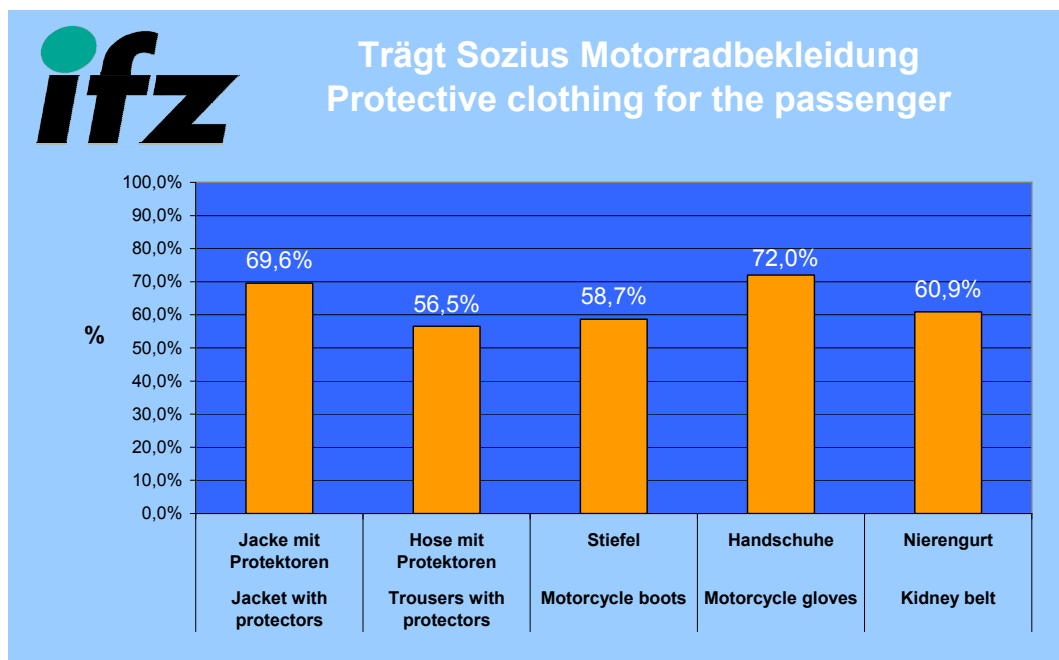


Abbildung 20

Bei der Auswertung der Ergebnisse, ob der Sozius mit Motorradbekleidung ausgestattet ist, zeichnet sich ein ähnliches Bild wie bei den Fahrern ab. Neben einem Helms benutzen nahezu 70 Prozent der Beifahrer eine Jacke mit Protektoren. 56 Prozent tragen eine entsprechende Motorradhose. Knapp 81 Prozent der Jackenträger besitzen somit zusätzlich auch eine Hose mit Protektoren. Diejenigen, die beides tragen, erreichen einen Anteil von 56 Prozent. Ähnlich wie bei den Fahrern ist das Tragen von Motorradhandschuhen (72%) und Stiefeln (59%) recht stark verbreitet, hinkt aber den Quoten der Fahrer deutlich hinterher.

Bei der berufsspezifischen Auswertung kann festgestellt werden, dass bei den Angaben der Auszubildenden im Gegensatz zu anderen Berufsgruppen deutlich weniger Beifahrer eine Jacke oder Hose tragen. Gleiches ist bei den Angaben zum Tragen von Motorradstiefeln zu beobachten. Auch hier dürften das Alter und auch die finanziellen Mittel eine große Rolle spielen.

Ferner ist zu beobachten, dass die Beifahrer derjenigen, die sich selbst für einen sicheren Fahrer halten, in Relation weniger Motorradbekleidung tragen als diejenigen, deren Fahrer sich eher für durchschnittlich halten.

Gleiches gilt für diejenigen, die Motorradfahren nicht für gefährlich halten, bzw. nicht für gefährlicher als Autofahren. Deren Beifahrer tragen in allen Bereichen deutlich weniger Motorradbekleidung als die der Fahrer, die Motorradfahren mit Risiken verbunden sehen.

Ebenfalls sind auch die Beifahrer, die beim Motorradfahren öfter an mögliche Risiken denken, bekleidungs-technisch besser ausgestattet. Dieses Bekleidungs-niveau nimmt bis hin zu den Fahrern, die nie an mögliche Risiken denken, drastisch ab.

### 3.3 Bevorzugter Farbton und Relevanz des Aussehens der Motorradbekleidung

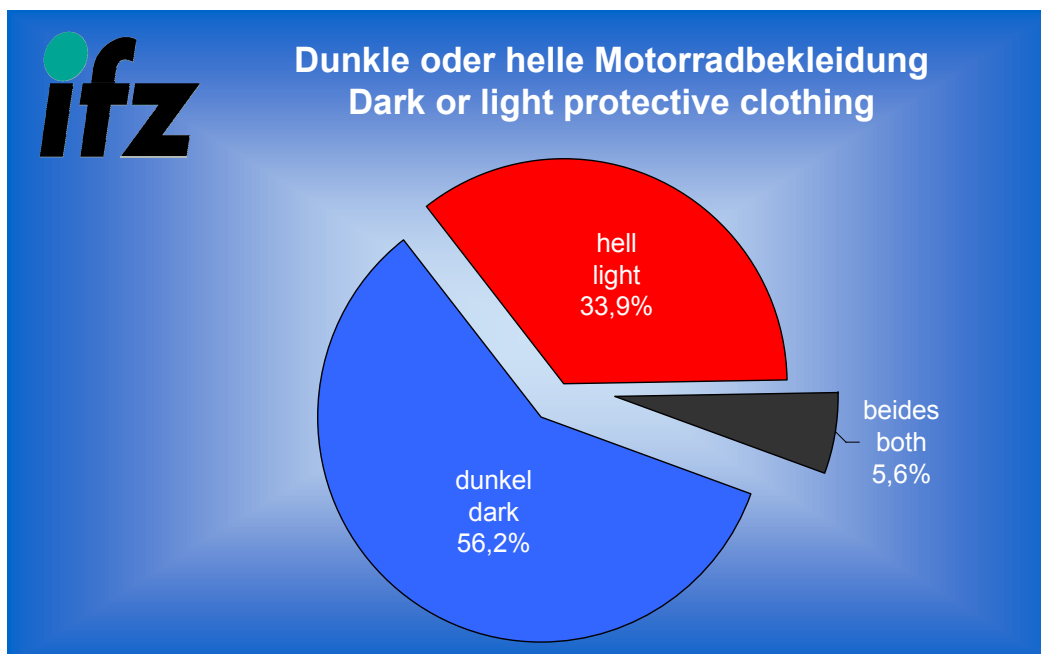


Abbildung 21

Über 56 Prozent der befragten Motorradfahrer tragen dunkle Motorradbekleidung. Knapp über ein Drittel entscheidet sich bewusst für die helleren Varianten. Auch in dieser Hinsicht sollte verstärkt Aufklärung unter den Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern betrieben und ihnen die Vorteile einer helleren und bunteren Bekleidung in Bezug auf die bessere Erkennbarkeit im Straßenverkehr vor Augen geführt werden.

Für fast 28 Prozent ist das Aussehen ihrer Motorradbekleidung sehr wichtig. Der Großteil liegt mit 60 Prozent im Mittelfeld. Für diese ist das Aussehen weder maßgeblich noch egal. Für weitere 12 Prozent ist das Aussehen völlig unbedeutend.



Je älter die Befragten sind, umso mehr ist eine eindeutige Abnahme der Wichtigkeit des Aussehens erkennbar. Interessant ist, dass anteilmäßig doppelt so viele Frauen wie Männer das Aussehen ihrer Motorradbekleidung für sehr wichtig halten.

### 3.4 Neukauf von Motorradbekleidung

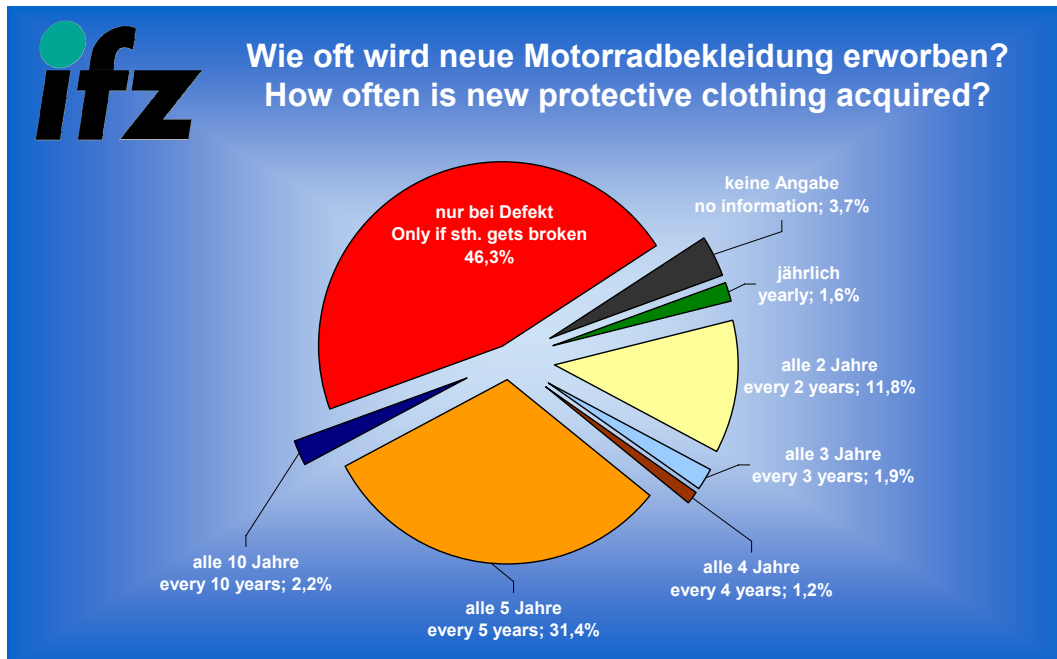


Abbildung 22

Annähernd die Hälfte des Kollektivs erwirbt erst neue Motorradbekleidung, wenn die alte unbrauchbar ist. Ein weiterer Großteil (31,4%) denkt regelmäßig alle fünf Jahre daran, seine Ausrüstung zu erneuern. Nur etwa ein Sechstel aller Befragten erneuert innerhalb von vier Jahren die eigene Motorradbekleidung.

In Relation zum Alter ist festzustellen, dass die jüngeren Fahrer unter 20 Jahren anteilmäßig deutlich mehr in der Gruppe derjenigen zu finden sind, die ihre Motorradbekleidung erst dann austauschen, wenn etwas defekt ist. Analysiert man die Erneuerungsintervalle hinsichtlich der Unterscheidung nach Alltags- und Freizeitfahrern, so sind in Bezug auf das Erneuern von Helm und Bekleidung keine signifikanten Unterschiede erkennbar.

Eine leicht sinkende Tendenz ist beim Zusammenhang zwischen den Erneuerungsintervallen der Motorradbekleidung und dem Interesse an ABS zu beobachten. Beispielsweise haben alle, die ihre Be-

kleidung in recht kurzen Intervallen erneuern, also alle ein bis drei Jahre, ein nahezu 100-prozentiges Interesse an ABS. Je länger die Intervalle andauern (bis hin zu 10 Jahren oder nur wenn etwas defekt ist), sinkt auch das Interesse an ABS.

### 3.5 Investitionsvolumen beim Motorradbekleidungskauf

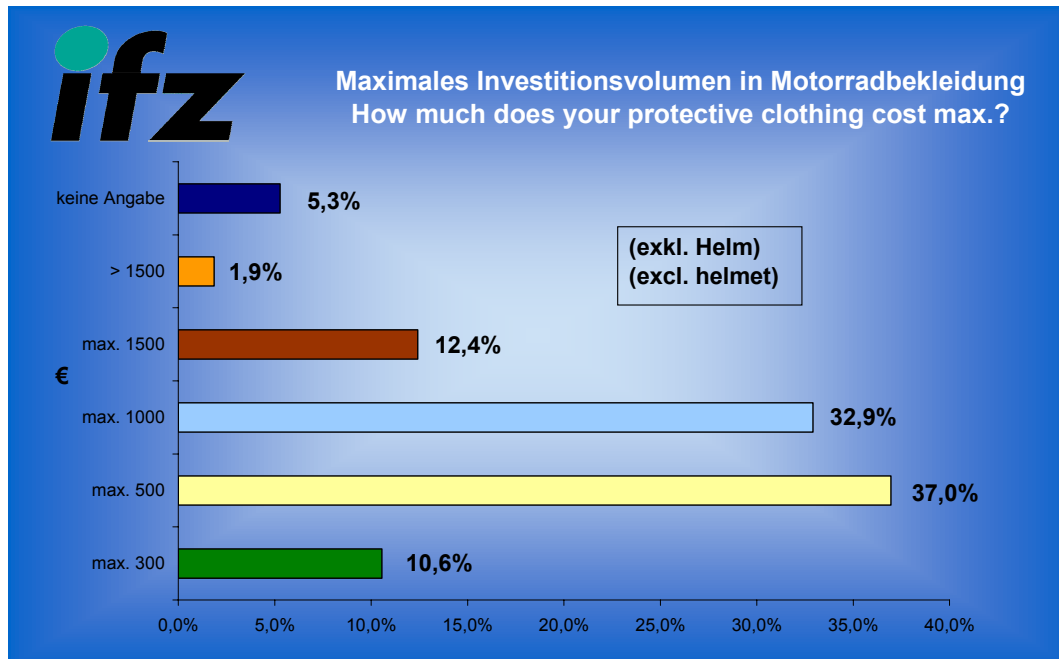


Abbildung 23

In Bezug auf die Frage, was Motorradbekleidung (ohne Helm) kosten darf, finden sich in der Auswertung zwei große Blöcke wieder. Mit 37 Prozent aller Befragten pendeln sich die Kosten in einem Intervall von 300 bis 500 Euro ein. Der zweite Block mit 33% bevorzugt Bekleidung, die zwischen 500 und maximal 1.000 Euro kosten darf. Der Anteil derjenigen, die über 1.500 Euro investieren, ist mit knapp unter 2 Prozent eher gering.

10 Prozent der Befragten möchten nicht mehr als 300 Euro ausgeben. In dieser Gruppe ist der Anteil jüngerer Fahrer (unter 20 Jahre) sehr hoch.

Diejenigen, die insbesondere beim Kauf ihrer Motorradbekleidung mehr Geld anlegen, tragen ihre vollständige Motorradbekleidung auch häufiger in Abhängigkeit von kürzeren Streckenlängen und höheren Außentemperaturen (siehe Abschnitt 3.9: Tragedisziplin).

### 3.6 Investitionsvolumen beim Motorradhelmkauf

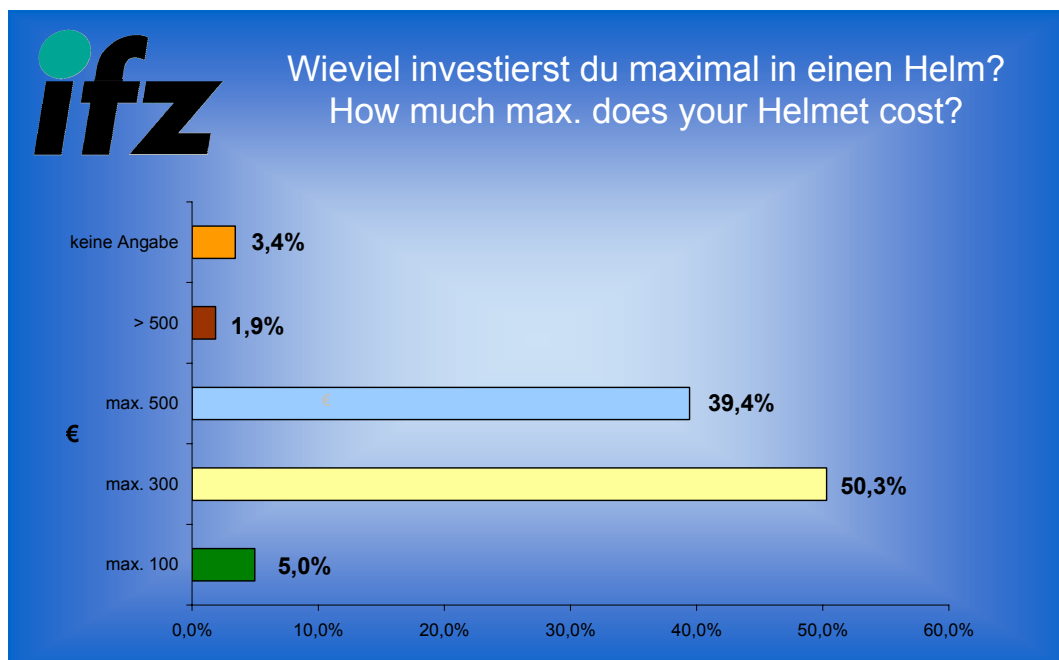


Abbildung 24

50 Prozent der befragten Motorradfahrer sind bereit, bis zu 300 Euro für einen Motorradhelm auszugeben. Weitere 39 Prozent investieren bis zu 500 Euro, knapp 2 Prozent über 500 Euro.

Die altersspezifische Auswertung zeigt, dass die Älteren – ähnlich wie beim Kaufverhalten der Motorradbekleidung – eher bereit sind, mehr Geld in einen Motorradhelm zu investieren.

### 3.7 Neukauf des Motorradhelms

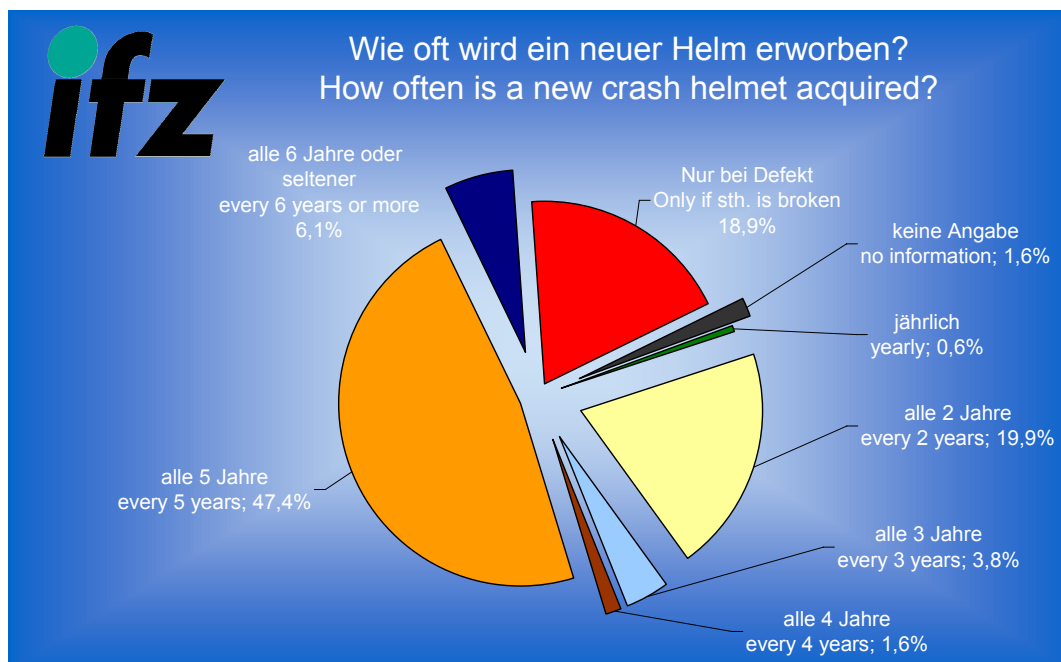


Abbildung 25

Fast die Hälfte der Befragten gibt an, alle fünf Jahre einen neuen Helm zu erwerben. Fast 20 Prozent tun dies sogar alle zwei Jahre. Ebenfalls knapp 20 Prozent erneuern nur, wenn etwas defekt ist. Bezüglich anderer Verhaltens- oder Einstellungsbereiche gibt es keine weiteren signifikanten Zusammenhänge.

Bei den Gründen, die für einen neuen Helm sprechen, halten sich die über Antworten Verschleiß, Alter und Sicherheit in etwa die Waage. Ein modebedingter Neuerwerb eines Motorradhelmes wird nur in 6,2 Prozent der Fälle angegeben und ist damit kaum von Bedeutung.

Bezüglich einer weiteren Frage nach der Häufigkeit des Helmvisierwechsels geben rund 80 Prozent der Befragten „gelegentlich“ an, knapp ein Fünftel „gar nicht“.

Wie in vielen anderen Bereichen kann festgehalten werden, dass in Zukunft noch mehr Aufklärung unter den Motorradfahrern erforderlich ist, um einen höchstmöglichen Level beim aktiven und passiven Unfallschutz zu erreichen.

### 3.8 Informationen vor dem Kauf neuer Motorradbekleidung (inkl. Helm)

87,3 Prozent aller Befragten informieren sich vor dem Kauf neuer Motorradbekleidung oder eines neuen Motorradhelms. Altersspezifisch ist dieses Verhalten ziemlich gleich. Lediglich bei 12,1 Prozent derjenigen, die sich eher nicht orientieren, sind verstärkt sehr junge Fahrer (unter 20 Jahre) sowie eher ältere Fahrer (über 50 Jahre) vertreten.

Geht es um die Informationsquellen vor dem Kauf neuer Motorradbekleidung, findet sich der Großteil (65,5%) der Antworten im Bereich der Händler, dicht gefolgt von Informationen aus der Presse (61,2%). Auch das Internet nimmt mit 50 Prozent keinen geringen Stellenwert ein. Trotz neuer Medien scheint die persönliche und fachlich kompetente Händlerberatung immer noch gefragt zu sein.

Altersspezifisch gibt es, was die Händlerberatung angeht, keine Unterschiede. Im Internet-Bereich fällt jedoch insbesondere die Altersgruppe der 30-Jährigen auf. Auf Auskünfte aus der Presse greifen eher die Älteren (ab 40 Jahre) zurück. Interessant ist, dass die Meinung des Freundeskreises eher für die jüngeren Fahrer bis 30 Jahre eine Rolle spielt. Die Erfahrenen verlassen sich hier anscheinend eher auf andere Informationsquellen.

Bei der vergleichenden Betrachtung der Informationsgewohnheiten der Geschlechter fällt auf, dass mehr Frauen Informationen von Händlern und Freunden oder Bekannten bevorzugen. Männer hingegen holen sich mehr Rat aus Presseinfos. Das Internet und verschiedene Einrichtungen der Verbraucherberatung werden von Männern und Frauen gleich stark frequentiert.

### 3.9 Tragedisziplin von Motorradbekleidung in Abhängigkeit von Wetter und Strecke

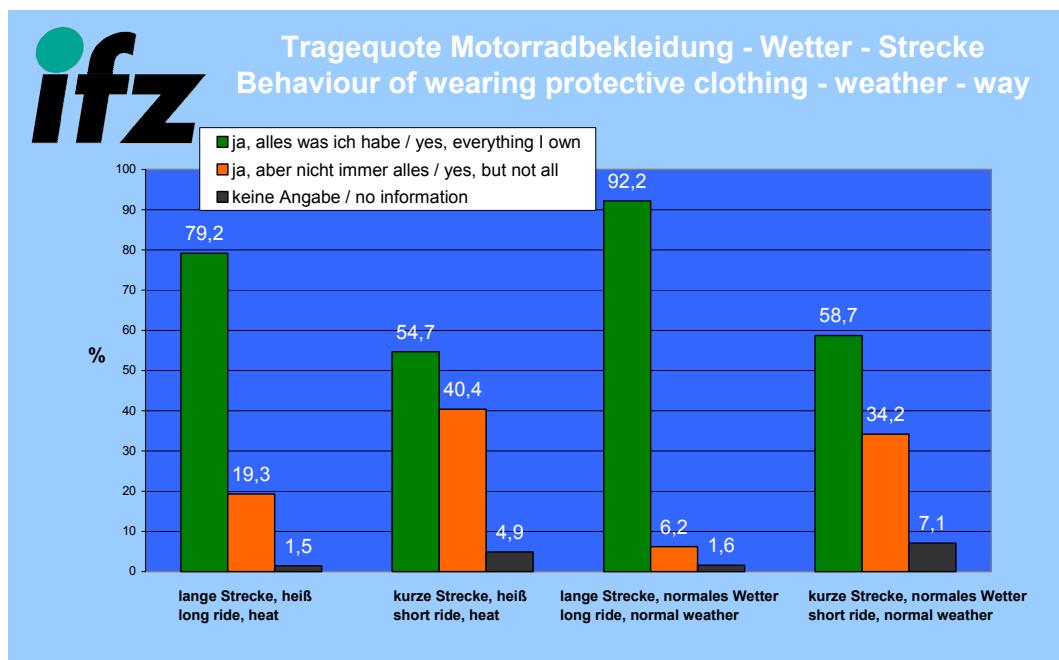


Abbildung 26

Viele Motorradfahrer sind bei hohen Außentemperaturen aufgrund unangenehmer Hitzeentwicklung durch ihre Motorradbekleidung bereit, auf diese oder auf Teile davon zu verzichten. Betrachtet man die Ergebnisse aus Abbildung 26, so fällt auf, dass entgegen landläufiger Meinung nicht nur die Außentemperatur entscheidend ist, sondern vor allem die mit dem Motorrad zurückgelegte Strecke. Der Einfluss der Streckenlänge auf das Bekleidungsverhalten der Motorradfahrer ist um zirka den Faktor 2 größer als der Einfluss der Außentemperatur.

Als eindeutiges Ergebnis kann festgehalten werden, dass Motorradfahrer eher gewillt sind, auf längeren Strecken entsprechende Bekleidung zu tragen als auf kürzen Ausfahrten, beispielsweise zum „Baggersee um die Ecke“. Die Temperatur spielt hier nur eine sekundäre Rolle.

Der Verzicht auf Schutzkleidung resultiert aus der Zeitrelation zwischen dem Anlegen der Bekleidung und der Fahrdauer/-strecke. Es findet also eine Abwägung zwischen Komfort und Verzicht auf Körperschutz statt.

In Bezug auf das Alter der Fahrer fällt auf, dass insbesondere Fahrer ab 40 häufiger ihre Motorradbekleidung anlegen. In Relation verhalten sich Frauen insbesondere bei kurzen Strecken „vernünftiger“.

Speziell bei der Betrachtung der Berufsgruppen fällt auf, dass die Auszubildenden auf den kürzeren Strecken ohne ausreichende Motorradbekleidung unterwegs sind. Die bereits Erfahrenen – egal ob Handwerker oder Akademiker – sind öfter vertreten, wenn es darum geht, auch auf kurzen Strecken Motorradbekleidung zu tragen.

In Abhängigkeit zur zurückgelegten Strecke und zum Wetter kann festgehalten werden, dass diejenigen, die beim Motorradfahren öfter an mögliche Risiken denken, häufiger Motorradbekleidung tragen als die, die solche Gedanken nicht haben. Die Differenzierung nach Alltags- und Freizeitfahrern erbringt hier keine auffälligen Unterschiede zwischen diesen beiden Fahrergruppen.

Bei der Auswertung des Trageverhaltens der Motorradbekleidung in Bezug zur Strecke und zum Wetter kann hinsichtlich des Motorradtyps kein signifikanter Unterschied zwischen den Fahrern von Enduros, Kraftrollern, Touren- und Sportmotorrädern festgestellt werden. Die einzige Ausnahme bilden die Chopper- und Cruiserfahrer, die im Gegensatz zu den anderen Gruppen deutlich eher bereit sind, auf Motorradbekleidung zu verzichten.

Ein Zusammenhang zwischen dem Trageverhalten von Motorradbekleidung (in Relation zur Strecke und zum Wetter) zum erlebten Unfallgeschehen kann nicht nachgewiesen werden.

## 4. Training

### 4.1 Teilnahme am Motorradfahrersicherheitstraining

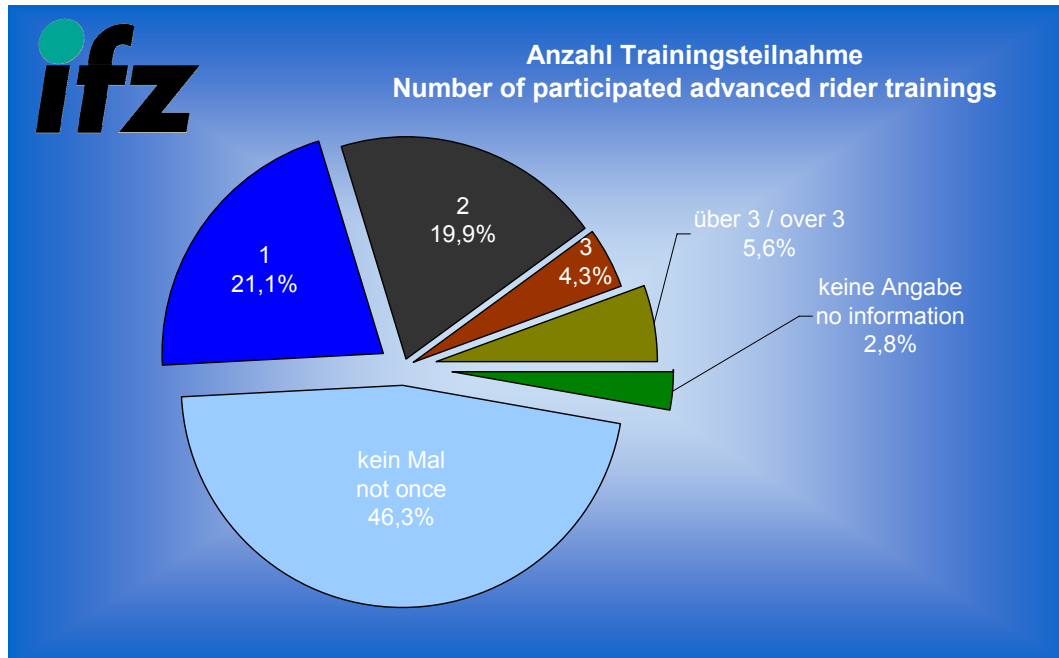


Abbildung 27

Auf die Frage, wie oft jemand an einem Fahrersicherheitstraining für Motorräder teilgenommen hat, antwortete fast die Hälfte der Befragten (46,3%), noch kein Training absolviert zu haben. Nur etwas mehr als ein Fünftel (21,2%) hat bereits einmal an einem Motorradfahrersicherheitstraining teilgenommen, ein weiteres Fünftel (19,9%) sogar zwei Mal.

Bei denen, die einmal oder mehrmals Trainings durchgeführt haben, liegt keine Nennung aus der Altersgruppe der unter 20-Jährigen vor. Betrachtet man unter Berücksichtigung der einzelnen Berufsgruppen gezielt diejenigen, die erst einmal oder noch nie an einem Motorradfahrersicherheitstraining teilgenommen haben, so sind die Auszubildenden in beiden Bereichen unterrepräsentiert. Es fällt auf, dass die Trainingsteilnahme mit steigendem Alter stark zunimmt.

Zwischen Männern und Frauen ist kein signifikanter Unterschied zu verzeichnen. Unabhängig von einer Trainingsteilnahme ist das Interesse am Thema „Sicherheit“ gleich groß.

Bei dem Zusammenhang zwischen Motorradtyp und der Teilnahme an einem Training kann festgehalten werden, dass überdurchschnittlich viele Fahrer von Touren- und Sportmotorrädern schon einmal



an einem Motorradfahrersicherheitstraining teilgenommen haben. Eine Differenzierung der Trainingsarten (Rennstrecke, Touren, Gelände und weitere) wurde nicht vorgenommen.

Bei denjenigen, die ein Training absolviert haben, ist ein größeres ABS-Interesse vorhanden. Vergleicht man die Gruppen der Alltags- und Freizeitfahrer mit dem Teilnahmeverhalten an Motorradfahrersicherheitstraining, so lässt sich hier kein Unterschied ausmachen.

Eine Aussage bezüglich der Beziehung zwischen der Teilnahme an einem Motorradfahrersicherheitstraining und der eigenen Unfallerfahrung kann hier nicht analysiert werden, da keine Informationen über den Zeitpunkt (vor/nach Unfall) vorliegen.

## 4.2 Gründe für die Trainingsteilnahme

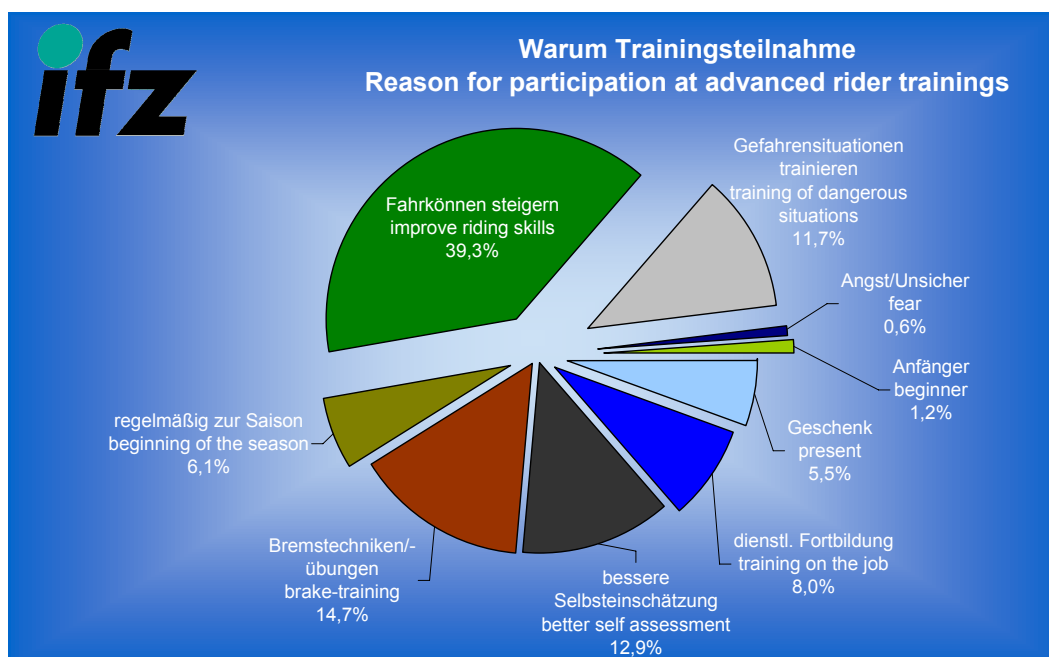


Abbildung 28

Das Motiv von fast 40 Prozent der Teilnehmer von Motorradfahrersicherheitstrainings liegt darin, das eigene Fahrkönnen zu steigern und eine bessere Selbsteinschätzung zu erlangen (12,9%). Gefahrensituationen zu trainieren ist das Motiv von 26,4 Prozent der Teilnehmer, wovon 14,7 Prozent speziell auf Bremsübungen abzielen. Für 8 Prozent der Befragten war die Trainingsteilnahme eine berufliche Fortbildung oder eine über die zuständige Berufsgenossenschaft (BG) inspirierte Teilnahme. Für 6,1 Prozent gehört ein Training zum Start in die Motorradsaison eines jeden Jahres dazu.

### 4.3 Gründe für die Nichtteilnahme an einem Training

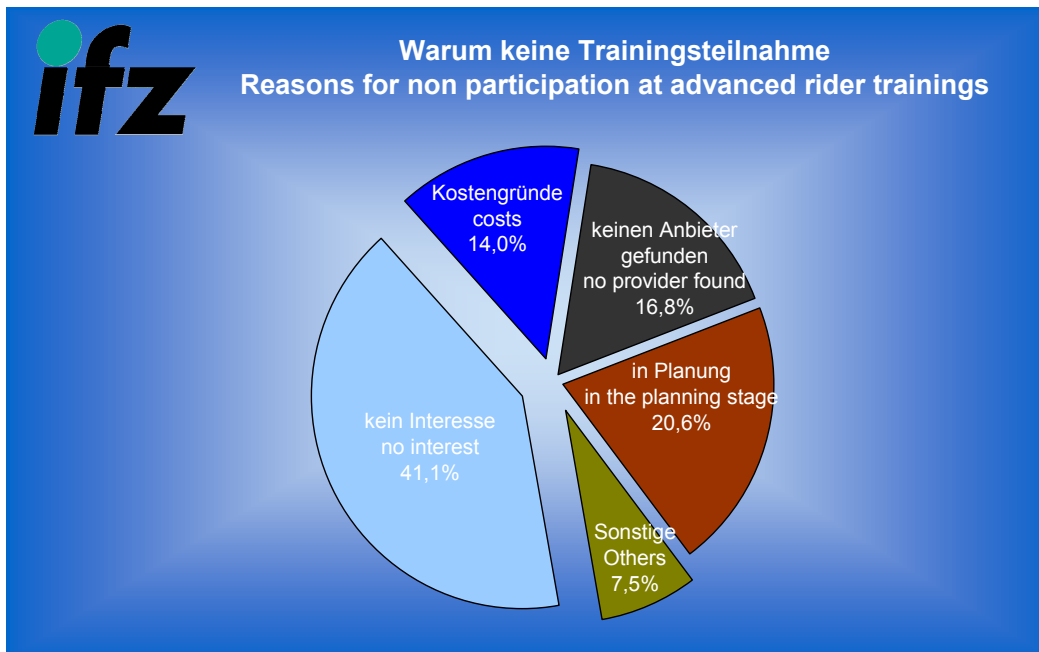


Abbildung 29

Der Großteil der Befragten gibt auf die Frage, warum sie noch an keinem Training teilgenommen haben, mangelndes Interesse an Motorradsicherheitstrainings an (41,1%). 20 Prozent planen, ein Training in Angriff zu nehmen. Während fast 17 Prozent keinen passenden Anbieter in ihrer Nähe gefunden haben, möchten 14 Prozent aus Kostengründen kein Training absolvieren.

#### 4.4 Trainingssuche: Genutzte Informationsquellen

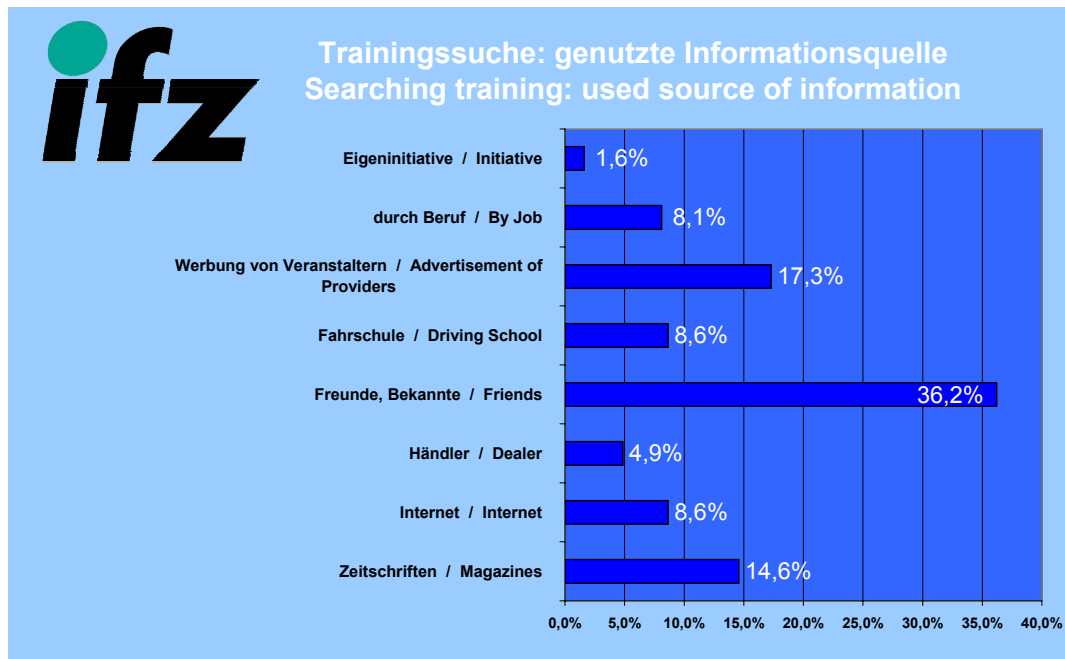


Abbildung 30

36,2 Prozent derjenigen, die bereits an einem Motorradsicherheitstraining teilgenommen haben, sind darauf durch Freunde und Bekannte aufmerksam geworden. Als zweitgrößte Informationsquelle findet sich mit 17,3 Prozent ein Block mit der Werbung von Veranstaltern – bei dem das ifz mit seiner jährlichen Trainings-Broschüre inbegriffen ist. 14,6 Prozent der Befragten informieren sich diesbezüglich in Zeitschriften, während alle übrigen Informationsquellen jeweils unter 10 Prozent liegen.

Die älteren Fahrer greifen generell mehr auf Informationen aus Zeitschriften und dem Internet sowie von Händlern zurück, die jüngeren Fahrer werden in den Fahrschulen erreicht. Insbesondere die Altersklasse der 40- bis 49-Jährigen erhält zu fast 90 Prozent von Motorradhändlern Informationen zum Motorradsicherheitstraining.

Ähnlich wie bei den Informationen vor dem Kauf neuer Motorradbekleidung holen sich Frauen ihre Informationen über eine mögliche Trainingsteilnahme bei Freunden und Bekannten, Männer dagegen per Zeitschriften und Internet.

Aus dem Vergleich der Berufsgruppen geht hervor, dass Fachmagazine eher von Akademikern als Informationsquelle genutzt werden, dagegen nutzen Handwerker lieber das Internet und die Hilfe von Freunden. Bei den Auszubildenden wird die Werbebotschaft von Trainingsveranstaltern überwiegend als auslösender Faktor für ein Training genannt.

## **Teil III – Zusammenfassung**

Alle Kreuzvergleiche zwischen den Antworten der verschiedenen Themenbereiche dieser Studie lassen keinen signifikanten Unterschied zwischen ländlichem oder städtischem Wohnumfeld der Befragten erkennen.

### **„Sicherheit und Motorradfahren“ allgemein**

Nur 0,3 Prozent der Befragten interessieren sich überhaupt nicht für das Thema „Sicherheit im Straßenverkehr“. Neben 5 Prozent, die wenigstens etwas Interesse zeigen, ist das Thema für fast 94 Prozent der Befragten sehr wichtig. Mit steigendem Alter wächst auch das Interesse am Thema Sicherheit.

Das häufig verbreitete Vorurteil, dass sich jüngere Fahrer gerne selbst überschätzen und sich auf jeden Fall eher für einen sehr sicheren Fahrer halten, konnte anhand der Ergebnisse dieser Studie nicht untermauert werden. Denn auch die Fahrer in den Altersgruppen von 18 bis 29 Jahren halten sich überwiegend nur für durchschnittlich gute Fahrer. Gerade die Motorradfahrer, die sich bei dieser Frage eher als einen sehr sicheren Fahrer einschätzen, haben im Vergleich zu denjenigen, die sich nicht für einen guten Fahrer halten, mindestens gleich viel oder deutlich häufiger Unfälle (Alleinunfall und Unfall mit Fremdbeteiligung).

### **Merkmal „Wetter“**

Fast zwei Drittel der befragten Motorradfahrer geben an, ihr Motorrad auch bei schlechterem Wetter (Regen, etc.) zu bewegen.

In der Gruppe der „ständigen Regenfahrer“ finden sich überwiegend Tourer und Enduros. Chopper und Cruiser sind nur sehr gering beteiligt.

### **Merkmal „Alltags-/Freizeitnutzung“:**

Über zwei Drittel (68%) nutzen ihr Motorrad mehr in der Freizeit. Anteilsmäßig sind es mehr jüngere Fahrer (Altersgruppe unter 30 Jahren), die Ihr Motorrad für den Alltag nutzen. Ebenfalls findet man hier in Relation mehr männliche Fahrer als weibliche.

## **Merkmal „Zustand und regelmäßige Prüfung“**

92 Prozent der Befragten schätzen ihr Motorrad als gut gewartet ein. Über 80 Prozent geben an, vor jeder Fahrt immer oder regelmäßig einen Sicherheitscheck an ihrem Motorrad durchzuführen. 16,5 Prozent tun dies gelegentlich. Lediglich 0,6 Prozent der Biker kommen nie auf die Idee, ihr Motorrad hinsichtlich der Sicherheit zu überprüfen. Dieses Resultat weist Altersabhängigkeiten auf. Jüngere Fahrer unter 20 Jahren sind bei den konsequenten „Sicherheitsprüfern“ nur halb so oft anzutreffen wie ältere Fahrer über 20. Entsprechend verlagert sich die Gewichtung auf die „nur gelegentlichen Prüfer“. Hier ist der Anteil der jüngeren Befragten wieder größer.

Diejenigen, die häufiger prüfen, denken beim Motorradfahren auch häufiger über mögliche Risiken nach. Diejenigen, die seltener an die Risiken denken, prüfen auch seltener. Tendenziell verfügen Fahrer, die immer oder regelmäßig ihre Maschine bezüglich der Sicherheit prüfen, über umfangreicheres Equipment bei ihrer Motorradbekleidung. Auch sind sie bereit, mehr in diese zu investieren. Insgesamt kann festgestellt werden, dass Fahrer, die ihr Motorrad eher selten oder nur gelegentlich hinsichtlich der Sicherheit prüfen, eher dazu neigen, einen Teil ihrer Motorradbekleidung im Schrank zu lassen als die Fahrer, die regelmäßige Prüfungen oder vor jeder Fahrt einen Sicherheitscheck durchführen.

Spitzenreiter bei Kontrollen am Motorrad, die nicht zuletzt aus sicherheitsrelevanten Gründen regelmäßig ausgeübt werden sollten, ist der Reifenluftdruck mit 91,3 Prozent, dicht gefolgt vom Motorölstand (88,2%), dem Reifenprofil (80,7%) und der elektrischen Anlage (75,5%). Die Überprüfung des Motorrades auf Leckagen oder der Bremsanlage finden weniger häufig Beachtung. Insbesondere bei der Prüfung des Reifenprofils fällt auf, dass die Fahrer mit einem Alter unter 20 Jahren deutlich weniger zu dieser Prüfung tendieren.

Knapp 56 Prozent haben mit 1,6 mm die richtige Antwort hinsichtlich der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestprofiltiefe gegeben. Diejenigen, die glauben, diese Mindestgrenze unterschreiten zu können, stellen einen Anteil von knapp 21 Prozent.

## **Merkmal „Risikogedanken“**

Fast 40 Prozent der Befragten denken beim Motorradfahren öfter an mögliche Risiken im Straßenverkehr. Weitere 35 Prozent denken gelegentlich daran. Während 20 Prozent nur selten an mögliche Gefahren denken, machen sich fast 6 Prozent gar keine Gedanken darüber. Unter denen, die eher selten an mögliche Risiken während einer Motorradfahrt denken, ist der Anteil der jüngeren Fahrer (hier auch viele Auszubildende) fast doppelt so groß. Ist die prozentuale Verteilung zwischen Männern und Frauen bezüglich der Risikogedanken „ja, öfters“, „ja, manchmal“ und „eher selten“ noch ziemlich

identisch, umso erstaunlicher ist die Erkenntnis, dass Frauen in der Gruppe derer, die beim Fahren nie an mögliche Risiken denken, in Relation zu Männern doppelt so häufig keine Risikogedanken beim Motorradfahren haben.

Die Angst vor einem Pkw-Fahrer, der das Motorrad übersehen könnte, dominiert bei der Frage, um welche Gedanken es sich bei einem möglichen Risiko handeln würde (32,4%). In Anlehnung an den unvorsichtigen Pkw-Fahrer finden wir ergänzend die ebenfalls recht häufig genannte Antwort „übersehen zu werden“ (24,4%). Interessant ist, dass ein potenzieller Materialfehler am Motorrad kaum Beachtung findet. Das Vertrauen in die Technik und die eigene Wartung scheint hier ziemlich hoch zu sein.

### **Merkmal „Messebesuche und Sicherheitsinformationsbedürfnis“**

Drei Viertel (75,5%) der Befragten achten gezielt auf Informationen zum Thema Sicherheit, wenn sie eine Motorradveranstaltung besuchen. Fahrer, die sich auf Motorradveranstaltungen eher nicht für Sicherheitsthemen interessieren, führen auch seltener Sicherheitsprüfungen an ihrem Motorrad durch. Jeder zweite, der angibt, auf Messen auch Sicherheitsthemen und Anbieter in diesem Segment zu suchen, prüft sein Motorrad vor jeder Fahrt.

### **Merkmal „Interesse an Sicherheitsfeatures und ABS“**

81,1 Prozent der Befragten achten beim Kauf eines Motorrades generell auf sicherheitstechnische Aspekte. Nahezu 77 Prozent der Befragten interessieren sich für ABS oder besitzen ein solches Bremsensystem. Schaut man auf die Verteilung innerhalb der Geschlechter, so interessieren sich prozentual mehr Männer für ABS als Frauen (83% zu 68%).

Bezüglich des Motorradtyps stellen die Chopper- und Cruiserfahrer die Gruppe mit dem geringsten Interesse an ABS, Alltagsfahrer zeigen deutlich mehr Interesse an einem Anti-Blockiersystem.

### **Merkmal „Motorradbekleidung“**

Der Anteil der Befragten, die ergänzend zum Helm (Tragequote 98,4%) eine Motorradjacke oder eine Motorradhose nutzen, beträgt knapp 87 bzw. 73 Prozent. Fast 84 Prozent der Jackenträger ziehen zusätzlich eine Motorradhose an. Bei der Auswertung der Ergebnisse, ob der Sozios oder die Sozias mit

entsprechender Motorradbekleidung bestückt ist, zeichnet sich ein ähnliches Bild wie bei den Fahrern ab.

Ebenso wie beim Helmtrageverhalten ist die Tragequote für Motorradhandschuhe mit fast 97 Prozent sehr hoch. Das Tragen von Motorradschuhen oder -stiefeln kann mit 93,5 Prozent ebenfalls als gut bewertet werden. 41 Prozent der Befragten tragen einen separaten Wirbelsäulenprotektor. Auffallend ist hier bei der altersspezifischen Auswertung, dass dies mit steigendem Alter zunimmt. Dies ist auch bei dem Trageverhalten von Stiefeln erkennbar. Je höher das Fahreralter, desto eher werden Stiefel getragen.

Auswertungen bezüglich der Berufsgruppen lassen erkennen, dass die Auszubildenden leicht schlechter abschneiden als die bereits seit längerer Zeit arbeitenden Motorradfahrer. Hier dürften die finanziellen Mittel eine entscheidende Rolle spielen. Alle Gruppen befinden sich jedoch beim Tragen von Motorradbekleidung insgesamt auf einem beachtlich hohen Niveau.

Interessant ist die Erkenntnis, dass die Jahresfahrleistung der Befragten in keinem Zusammenhang mit dem Tragen von Motorradbekleidung steht. „Wenigfahrer“ haben somit das gleiche Motorradbekleidungs-niveau wie „Vielfahrer“. Je älter die Befragten waren, umso mehr ist eine eindeutige Abnahme der Wichtigkeit des Aussehens der Bekleidung erkennbar.

In einem eindeutigen Zusammenhang stehen der Besitz von teurer Motorradbekleidung und die Teilnahme an einem Motorradfahrersicherheitstraining. Wer an einem oder mehreren Trainings teilnimmt, besitzt in der Regel auch teurere Motorradbekleidung.

Annähernd die Hälfte des Kollektivs erwirbt erst dann neue Motorradbekleidung, wenn die alte unbrauchbar ist. Ein weiterer Großteil (31,4%) denkt regelmäßig alle fünf Jahre daran, seine Ausrüstung zu erneuern. Nur etwa ein Sechstel aller Befragten erneuert innerhalb von 4 Jahren die eigene Motorradbekleidung. Ein ähnlicher Zusammenhang ist gegeben, wenn es um die Teilnahme an einem Motorradfahrersicherheitstraining geht. Je kürzer die Erneuerungsintervalle der Motorradbekleidung sind, desto eher haben die Fahrer auch ein solches Training besucht.

Geht es um die Informationsquellen vor dem Kauf neuer Motorradbekleidung, findet sich der Großteil (65,5%) der Antworten im Bereich der Händler, dicht gefolgt von Informationen aus der Presse (61,2%). Auch das Internet nimmt mit 50 Prozent keinen geringen Stellenwert ein. Trotz neuer Medien scheint die persönliche und fachlich kompetente Händlerberatung immer noch gefragt zu sein.

Nicht nur die Außentemperatur ist für das Tragen der Motorradbekleidung entscheidend, sondern vor allem die mit dem Motorrad zurückgelegte Strecke. Der Einfluss der Streckenlänge auf das Bekleidungsverhalten der Motorradfahrer ist um zirka den Faktor 2 größer als der Einfluss der Außentemperatur. Als eindeutiges Ergebnis kann festgehalten werden, dass Motorradfahrer eher gewillt sind, auf längeren Strecken entsprechende Bekleidung zu tragen als auf kurzen Ausfahrten wie etwa zum „Baggersee um die Ecke“. Die Temperatur spielt hier nur eine sekundäre Rolle. Diejenigen, die insbesondere beim Kauf ihrer Motorradbekleidung mehr Geld anlegen, tragen ihre vollständige Motorradbekleidung auch häufiger auf kürzeren Streckenlängen und bei höheren Außentemperaturen.

In Bezug auf das Alter der Fahrer fällt auf, dass insbesondere die Fahrer ab 40 häufiger ihre Motorradbekleidung anlegen. In Relation verhalten sich Frauen insbesondere bei kurzen Strecken „vernünftiger“. Ein Zusammenhang zwischen dem Trageverhalten von Motorradbekleidung (in Relation zur Strecke und zum Wetter) zum erlebten Unfallgeschehen kann nicht nachgewiesen werden.

### **Merkmal „Training“**

Auf die Frage nach der Teilnahme an einem Motorradfahrersicherheitstraining antwortete fast die Hälfte (46,3%) negativ. Nur etwas mehr als ein Fünftel (21,2%) hat bereits einmal an einem Motorradsicherheitstraining teilgenommen, ein weiteres Fünftel (19,9%) sogar zwei Mal. Unabhängig von einer Teilnahme ist das Interesse am Thema „Sicherheit“ gleich groß.

Eine interessante Verteilung zeichnet sich auch bei dem Zusammenhang zwischen der Trainingsteilnahme und dem ABS-Interesse der Befragten ab. Bei denjenigen, die bereits ein Training absolviert haben, ist ein größeres ABS-Interesse vorhanden.



## Teil IV: Fazit

Um quantitative Rückschlüsse auf das Sicherheitsbewusstsein der Motorradfahrer in Deutschland ziehen zu können, müssen die sicherheitsrelevanten Fragen und Antworten extrahiert und analysiert werden. Folgende sieben Merkmale wurden hierzu ausgewählt:

- |  |              |
|--|--------------|
| (1) <u>Merkmal:</u> Relevanz des Themas Sicherheit allgemein (2.1)                 |              |
| <u>Kollektivanteil mit der Antwort:</u> „wichtig“                                  | <b>94,7%</b> |
| (2) <u>Merkmal:</u> Regelmäßiger Sicherheitscheck des Motorrades (1.3)             |              |
| <u>Kollektivanteil mit der Antwort:</u> „ja, immer“ oder „ja, regelmäßig“          | <b>82,5%</b> |
| (3) <u>Merkmal:</u> Risikogedanken beim Motorradfahren (2.6)                       |              |
| <u>Kollektivanteil mit der Antwort:</u> „ja öfters“ oder „ja, manchmal“            | <b>74,4%</b> |
| (4) <u>Merkmal:</u> Interesse an Sicherheitsinfos auf Messen/Veranstaltungen (2.8) |              |
| <u>Kollektivanteil mit der Antwort:</u> „ja“                                       | <b>84,1%</b> |
| (5) <u>Merkmal:</u> Interesse an Sicherheitsfeatures beim Motorradkauf (2.9)       |              |
| <u>Kollektivanteil mit der Antwort:</u> „ja“                                       | <b>84,7%</b> |
| (6) <u>Merkmal:</u> Helmtragequote (3.1)   |              |
| <u>Kollektivanteil mit der Antwort:</u> „ja“                                       | <b>98,4%</b> |
| (7) <u>Merkmal:</u> Tragen von Motorradbekleidung (3.1)                            |              |
| <u>Kollektivanteil mit der Antwort:</u> „Tragen von Jacke und Hose“                | <b>72,4%</b> |

Die hier genannten prozentualen Angaben wurden jeweils auf ein Kollektiv mit 100% Antworten, also ohne Berücksichtigung der Befragten ohne jegliche Antwort, umgerechnet.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Interesse am Thema „Sicherheit“ bei den befragten Motorradfahrerinnen und -fahrern in den meisten Bereichen stark ausgeprägt ist. Wie unter Merkmal (1) ersichtlich, halten 94,7% der befragten Motorradfahrer das Thema „Sicherheit“ generell für wichtig. Schaut man sich darauf basierend weitere Ergebnisse an, so fallen insbesondere die Merkmale (2), (4), (5) und (6) auf. Auch hier können überall Werte von über 80% verzeichnet werden. Zu Merkmal (6) muss bemerkt werden, dass die „Helmtragequote“ mit 98,4% unter anderem deshalb so extrem gut ausfällt, weil das Tragen eines Motorradhelmes in Deutschland gesetzlich vorgeschrieben ist.

Die Merkmale (3) mit 74,4% und (7) mit 72,4% fallen dahingehend auf, dass sie im Gegensatz zu den anderen Merkmalen unter 80% liegen. Dennoch können wir auch hier von einem überdurchschnittlichen Ergebnis sprechen. Bezüglich des Merkmals (7) kann ergänzend festgehalten werden, dass sich die Ergebnisse auf einem sehr hohen Niveau befinden. Grundlegendes Kriterium war hier, dass die Fahrer sowohl eine Motorradjacke als auch eine -hose tragen müssen.

Um die Aussage hinsichtlich des Sicherheitsbewusstseins der Motorradfahrer in Deutschland weiter einzugrenzen zu können, lassen sich durch die Verknüpfung verschiedener Merkmale weitere differenzierte Aussagen herausfiltern. Bezüglich dieser Merkmale scheint es sinnvoll, eine Auswertung der Einzelergebnisse getrennt vorzunehmen. Hierzu haben wir zwei übergeordnete Bereiche festgelegt. Zum einen den eher theoretisch orientierten Bereich T, der das Interesse an sicherheitsrelevanten Themen über das Fahren hinaus darstellt; zum anderen den Bereich P, der die unmittelbar mit dem Motorradfahren verbundenen Ergebnisse hinsichtlich des Sicherheitsbewusstseins aufzeigt (praktisch orientiert). Um beide Bereiche mit einem vergleichbaren Maßstab beurteilen zu können, wurde exakt die gleiche Anzahl von Merkmalen (hier jeweils drei) verknüpft.

### **Bereich T**

Verknüpft man die Merkmale „Relevanz des Themas Sicherheit allgemein“, „Interesse an Sicherheitsinformationen auf Messen/Veranstaltungen“ und „Interesse an Sicherheitsfeatures beim Motorradkauf“ miteinander, so kommen wir zum Ergebnis, dass 60,8% der befragten Motorradfahrerinnen und -fahrer ein generelles Interesse am Thema „Sicherheit“ haben. Diese Zahl wird aus den Motorradfahrerinnen und -fahrern der Befragung bestimmt, die genau in diesen drei Merkmalen mit der entsprechenden positiven Antwort vertreten sind.

### **Bereich P**

In Bezug auf das „Sicherheitsbewusstsein unmittelbar vor und während der Motorradfahrt“ ist die Verknüpfung der Merkmale „Regelmäßiger Sicherheitscheck des Motorrades“, „Risikogedanken beim Motorradfahren“ und „Tragen von Motorradbekleidung“ entscheidend. Als Ergebnis dieser dreifachen Verknüpfung erhält man 46,3 Prozent am Gesamtkollektiv. Dieser Prozentsatz stellt somit alle Motorradfahrerinnen und -fahrer dar, die alle genannten Merkmale positiv beantwortet haben.

Das Merkmal „Helmtragequote“ wird hier ganz bewusst nicht berücksichtigt, da das Tragen eines geeigneten Motorradhelmes in Deutschland gesetzlich vorgeschrieben ist und so die Quantifizierung des Sicherheitsbewusstseins von Motorradfahrern in Deutschland verfälscht worden wäre.

Betrachtet man die Ergebnisse der Verknüpfungen mit ausgewählten Fragen zum Sicherheitsbewusstsein übergreifend, so bleibt generell festzuhalten, dass die in der Studie befragten Motorradfahrer ein

hohes Sicherheitsbewusstsein aufweisen. Diese Tendenz wird auch bei der differenzierten Auswertung von Einzelaspekten deutlich.

Der Vergleich der beiden Ergebnisse aus den Bereichen T und P – nämlich dem eher theoretischen Interesse und der Umsetzung im fahrpraktischen Alltag – zeigt wiederum, dass das Interesse an Sicherheitsinformationen und Features groß ist, bei der Umsetzung in die alltägliche Praxis aber noch Potenziale bestehen, die Situation weiter zu verbessern. Hier kann und sollte gezielte Verkehrssicherheitsarbeit mit Informationen und konkreten Angeboten ansetzen. Beispiele wären die Segmente Entwicklung einer spezifischen Gefahrenkenntnis kritischer Fahrsituationen, Informationen zur Motorradbekleidung und Angebote von Sicherheitstrainings. Das Institut für Zweiradsicherheit wird hier seine Rolle als Verkehrssicherheitsorganisation in Kooperation mit Partnereinrichtungen in allen Segmenten wahrnehmen.

Zusammenfassend betrachtet dokumentiert die Studie, dass die generelle Einstellung der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer zum Thema Sicherheit intensiv ausgeprägt ist und nicht zuletzt dieser Faktor für die in Relation zum wachsenden Bestand sinkenden Unfallzahlen offensichtlich eine wichtige Rolle gespielt hat.

## Literaturverzeichnis

- [1] Kraftfahrtbundesamt (KBA): Bestand an Krafträdern am 1. Januar 2006 nach Altersgruppen der Halter und Hubraumklassen
- [2] Hautzinger, H.; Stock, W.; Mayer, K.; Schmidt, J.; Heidemann, D.: Fahrleistungserhebung 2002 - Begleitung und Auswertung, Band 1: Inländerfahrleistung 2002  
BAST-Bericht V 120, Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung – IVT, Heilbronn/Mannheim 2005
- [3] Fahrleistungsstudie der Motorpresse, Stuttgart 2005
- [4] Forke, E.: Jugend und ihre Mobilitätsvorstellungen in Relation zum motorisierten Zweirad, Forschungshefte Zweiradsicherheit Nr. 11, Essen 2004
- [5] TÜV NORD Mobilität: „Motorräder sind oft in gutem Zustand“, in: Presse-Information 195-2006 Fahrzeug und Verkehr, Zustandsbericht TÜV-Nord, Hannover, 2006
- [6] Schulz, U.; Kerwien, H.: Zur Risikobereitschaft junger Motorradfahrer, in: Zeitung für Verkehrssicherheit 37 (1991), S. 168 – 171
- [7] Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM): MAIDS : Motorcycle Accidents In Depth Study, 2003
- [8] Wissenschaftliche Informationen der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2004“, in: BAST Info 17/2005