

## VSF kompakt

Evaluation von freiwilligen Motorrad-Fahrtrainings:  
Analysen von Unfällen, Meinungen und Einstellungen von 5.854  
Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern mit und ohne freiwillige  
Motorrad-Fahrtrainings

Ausgabe 39



Typische Trainingssituation © Haliklik

### Zusammenfassung

Im Rahmen dieser Evaluation von freiwilligen, in Österreich angebotenen Motorrad-Fahrtrainings wurden im 4. Quartal 2015 5.854 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer zu eigenen Unfällen, zur Fahrausbildung und zu absolvierten Fahrtrainings (alles inklusive Datierung), zu Fahrverhalten, Motorradbesitz, motorradspezifischen Einstellungen und zu vermuteten Unfallursachen ausführlich befragt. 5.025 Befragungen beziehen sich auf österreichische und 642 – als Vergleichsgruppe – auf deutsche Trainings (Rest: andere Länder oder ohne Länderangabe). Die Datenqualität wurde durch umfassende Qualitätssicherungsmaßnahmen sichergestellt. Weiters wurden Gespräche mit 20

Expertinnen und Experten für Motorradsicherheit geführt und eine Literatur-/Studienrecherche durchgeführt.

Die Auswirkungen der Motorradtrainings auf die Unfallwahrscheinlichkeit wurden mit einem Modell berechnet, das die effektiven Fahrpraxisjahre unter Berücksichtigung längerer Fahrpausen ebenso einbezieht wie die Fahrpraxis in Kilometern. Für die vergleichenden Berechnungen wurden „Anzahl der schweren Unfälle“, „effektive Fahrpraxisjahre“ und „Kilometerleistungen“ von Lenkerinnen und Lenkern ohne und mit freiwilligen Trainings sowie von Trainingsteilnehmerinnen und Trainingsteilnehmern vor und nach den Trainings herangezogen.

Die Analysen für Österreich ergaben eine kilometerbezogene Senkung des Unfallrisikos durch freiwillige Motorradtrainings von durchschnittlich 10% (+/-4, knapp nicht signifikant,  $p=0,09 > 0,05$ ), allerdings keine Senkung des zeitbezogenen Unfallrisikos (0%, +/-4). Die Analysen für Österreich ergaben keine Senkung des zeitbezogenen Unfallrisikos (0% +/-4) durch freiwillige Motorradtrainings. Die Zahl schwerer Unfälle pro Jahr war bei MotorradfahrerInnen mit und ohne absolvierten Fahrtrainings gleich hoch. Auf die (laut Eigenangaben) gefahrenen Kilometer bezogen schnitten die TrainingsteilnehmerInnen um ca. 9% (+/-4) besser ab – d.h. 9% weniger schwere Unfälle pro 1 mio. Kilometer, wobei anzumerken ist, dass die Eigeneinschätzung der bisher gefahrenen Kilometer ungenau und durch Übertreibungen möglicherweise systematisch verzerrt ist. Das Unfallrisiko pro Lenkerin oder Lenker bzw. die jährlichen Motorradunfallzahlen konnten - nach Maßgabe der vorliegenden Ergebnisse - durch freiwillige Motorrad-Fahrtrainings bisher nicht gesenkt werden. Wahrscheinlich wird der Sicherheitseffekt der Trainings durch eine erhöhte Fahrleistung (km) nach den Trainings wieder kompensiert („Fahren macht nach dem Training mehr Spaß und geht leichter von der Hand.“).

Die Studie enthält neben Empfehlungen zur Optimierung der Trainings viele neue Erkenntnisse – auch zu Unfallursachen –, die erst durch die Erhebung der effektiven Fahrzeiten und Kilometerleistungen ermöglicht wurden.

## **Eckpunkte**

### **Problem**

Freiwillige Motorradtrainings spielen in der Verkehrssicherheit schon lange eine große Rolle und es werden häufig Forderungen nach mehr Förderungen für Fahrtrainings artikuliert. Inwieweit sich die Fahrtrainings aber tatsächlich auf das Unfallgeschehen auswirken, ist weitgehend unbekannt und damit ebenso die eventuelle Notwendigkeit, Fahrtrainings zu ändern bzw. zu optimieren.

### **Gewählte Methodik**

Befragung von 5.854 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern zu eigenen Unfällen, zur Fahrausbildung und zu absolvierten Fahrtrainings (alles inklusive Datierung), zu Fahrverhalten, Einstellungen, vermuteten Unfallursachen etc. Weiters: 20 Experteninterviews und internationale Studienanalyse.

### **Ergebnisse**

Die Studie ergab eine kilometerbezogene Senkung des Unfallrisikos um rund 10% (+/-4) durch freiwillige Motorradtrainings, allerdings keine Senkung des zeitbezogenen Unfallrisikos und damit der jährlichen Unfallzahlen (0%, +/-4). Der Sicherheitseffekt der Trainings wird wahrscheinlich durch eine erhöhte Fahrleistung (km) nach den Trainings wieder kompensiert. Die Studie enthält weiters Empfehlungen zur Optimierung der Motorrad-Fahrtrainings.

### **Schlussfolgerungen**

Freiwillige Motorradtrainings sind bei Motorrad-Lenkerinnen und –Lenker sehr beliebt und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sprechen diesen eine hohe positive Wirkung auf Fahrkönnen, Fahrsicherheit und Fahrspaß zu. Trotz dieses hohen subjektiven Nutzens müssen Fahrtrainings erheblich modifiziert werden, wenn eine tatsächliche Senkung der jährlichen Motorrad-Unfallzahlen erreicht werden soll.

## **Nutzen für die Verkehrssicherheit**

Unabhängige Evaluationen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind für eine effektive Sicherheitsarbeit unerlässlich und in Österreich gibt es hier erheblichen Nachholbedarf. Das gilt verstärkt für den Sektor „Motorradsicherheit“. Die vorliegende Studie soll ein wesentlicher Impuls zur signifikanten Erhöhung der unfallreduzierenden Wirkung von Motorrad-Fahrtrainings sein.

### **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: [road.safety@bmk.gv.at](mailto:road.safety@bmk.gv.at)

### **Inhaltliche Erarbeitung**

mipra Motiv- & Mobilitätsforschung, Institut Mag. Michael Praschl