



Universität  
Zürich<sup>UZH</sup>



---

# Motorradreisende am Ofenpass:

Wahrnehmung des Ofenpasses und des Schweizerischen  
Nationalparks aus Sicht der Motorradreisenden

---

## GEO 511 Masterarbeit

Geographisches Institut der Universität Zürich

Schweizerischer Nationalpark Zernez

vorgelegt von

Andrea Jauss

07-710-221

betreut durch

Prof. Dr. Norman Backhaus

Dr. Flurin Filli

eingereicht bei

Prof. Dr. Ulrike Müller-Böker

Zürich, 30. April 2012





Universität  
Zürich<sup>UZH</sup>



---

## Motorradreisende am Ofenpass:

Wahrnehmung des Ofenpasses und des Schweizerischen  
Nationalparks aus Sicht der Motorradreisenden

---

**GEO 511 Masterarbeit**, eingereicht bei  
Prof. Dr. Ulrike Müller-Böker  
Geographisches Institut der Universität Zürich  
Abteilung Humangeographie

### **Betreuung:**

Prof. Dr. Norman Backhaus  
Geographisches Institut der Universität Zürich  
Abteilung Humangeographie  
Winterthurerstr. 190  
CH - 8057 Zürich  
norman.backhaus@geo.uzh.ch

Dr. Flurin Filli  
Schweizerischer Nationalpark  
Schloss Planta - Wildenberg  
CH - 7530 Zernez  
filli@nationalpark.ch



### **Autorin:**

Andrea Jauss  
Grindelstrasse 7  
CH - 8604 Volketswil

andrea.jauss@access.uzh.ch

Matrikelnummer: 07-710-221

Zürich, 30 April 2012

# Dank

Mein **Dank** gilt folgenden Personen, ohne die diese Arbeit nicht möglich gewesen wäre:

Norman Backhaus und Flurin Filli für die umfangreiche Betreuung, vielfältigen Ideen und die konstruktive Kritik.

Meinen Eltern Margrit und Walter Jauss, die während unzähligen Motorradtouren den Funken auf mich überspringen liessen, wie auch für ihre breite Unterstützung während der ganzen Masterarbeit. Für die intensiven Stunden beim Motorrad-Manövertraining, möchte ich meinem Vater einen besonderen Dank aussprechen.

Meiner Schwester Sabrina Jauss für ihren Besuch am Ofenpass und ihre Unterstützung mit der statistischen Analysesoftware.

Meinem Lebenspartner Daniel Schiesser für die angeregten Diskussionen und die technische Unterstützung.

Meinen Kolleginnen Sabine Heinzle, Patricia Buss und Anita Diener für das kritische Korrekturlesen und die aufmunternden Gespräche.

Meinem Motorradkollegen Luc Müller für die französische Version des Fragebogens und seinen Besuch am Ofenpass.

Den Übersetzerinnen und Übersetzern des Fragebogens ins Italienische und Englische.

Allen befragten und interviewten Personen möchte ich für Ihre Unterstützung, Einschätzung und den Blick aus Ihrer Perspektive danken.

# Inhalt

Abbildungen.....	I
Tabellen.....	IV
Abkürzungen.....	V
Zusammenfassung.....	VI
1 Hinführung zum Thema .....	1
1.1 Motorradtour über den Ofenpass - Ein persönlicher Erlebnisbericht.....	1
2 Einleitung .....	6
2.1 Problemstellung .....	6
2.2 Zielsetzung.....	7
2.3 Fragestellung .....	8
2.4 Persönliche Erfahrung und Annahmen.....	9
2.4.1 Persönliche Motorradfahrerfahrung.....	9
2.4.2 Annahmen und Erwartungen.....	9
2.5 Aufbau der Arbeit.....	12
3 Stand der Forschung.....	13
3.1 Lärm und Verkehr .....	13
3.1.1 Lärmdefinition.....	13
3.1.2 Lärmmessung .....	14
3.1.3 Lärmsituation in der Schweiz.....	15
3.1.4 Strassenverkehrslärm .....	16
3.1.5 Verkehrsprobleme im Alpenraum.....	18
3.1.6 Lärmforschung in Naturschutzgebieten .....	20
3.2 Schweizerischer Nationalpark und Biosfera Val Müstair .....	21
3.2.1 Beitrag zum Tourismus und zum Verkehr .....	21
3.2.2 Verkehr und Lärmemissionen in der Ofenpassregion.....	22
3.3 Forschung in weiteren Naturschutzgebieten.....	25
3.3.1 Privat- versus öffentlicher Verkehr in Naturschutzgebieten .....	25
3.4 Motorradfahren und Wahrnehmung .....	26
3.4.1 Vom Motorradfahren zum Motorradtourismus.....	26
3.4.2 Motorradreisende und ihr Beitrag zum Tourismus .....	28
3.4.3 Motorradreisende als Forschungssubjekt.....	29
3.4.4 Wahrnehmung von Motorradreisenden.....	30
4 Methodisches Vorgehen.....	31
4.1 Forschungsdesign .....	31
4.1.1 Kombination von quantitativen und qualitativen Methoden.....	31

4.2	Teilnehmende Beobachtung .....	32
4.2.1	Wahl des Beobachtungsverfahrens .....	32
4.2.2	Vorgehen bei der teilnehmenden Beobachtung.....	32
4.2.3	Auswertungsmethode .....	33
4.3	Qualitatives Leitfaden-Interview .....	33
4.3.1	Wahl der Interviewform .....	33
4.3.2	Sampling.....	34
4.3.3	Zielgruppe .....	34
4.3.4	Konstruktion des Leitfadens.....	35
4.3.5	Zugang und Vorgehen .....	35
4.3.6	Transkription .....	36
4.3.7	Auswertungsmethode .....	36
4.4	Fragebogen .....	38
4.4.1	Sampling und Zielgruppe .....	38
4.4.2	Konstruktion des Fragebogens .....	39
4.4.3	Zugang und Vorgehen .....	40
4.4.4	Auswertungsmethode .....	41
4.5	Zeitplan .....	43
5	Untersuchungsgebiet .....	44
5.1	Der Ofenpass .....	44
5.1.1	Der Pass, ein Definitionsversuch .....	44
5.1.2	Geschichte des Ofenpasses.....	45
5.1.3	Der Ofenpass heute .....	46
5.1.4	Die Verkehrssituation am Ofenpass .....	47
5.2	Naturschutz in der Ofenpassregion.....	50
5.2.1	Der Schweizerische Nationalpark .....	50
5.2.2	Konzept des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal.....	51
6	Ergebnisse .....	53
6.1	Beschreibung der Motorradreisenden.....	54
6.1.1	Alter.....	54
6.1.2	Geschlecht .....	55
6.1.3	Herkunft .....	56
6.1.4	Motorradtypen .....	57
6.1.5	Faszination Motorradfahren .....	58
6.1.6	Motorradfahren im Wandel der Zeit .....	62
6.2	Motorradrouten und ihre Planung.....	65
6.2.1	Planung der Routen .....	65
6.2.2	Reisedauer .....	68

6.2.3	Einzugsrichtung und Reisegebiet der Motorradreisenden .....	69
6.3	Der Ofenpass als Motorradroute.....	74
6.3.1	Gründe für eine Motorradtour über den Ofenpass .....	74
6.3.2	Was gefällt den Motorradreisenden am Ofenpass.....	77
6.3.3	Wo gefällt es den Motorradreisenden in der Ofenpassregion .....	79
6.4	Finanzielle Ausgaben in der Ofenpassregion .....	80
6.4.1	Finanzielle Ausgaben in Bezug auf Herkunft und Alter .....	80
6.4.2	Ausgaben für Verpflegung und Unterkunft .....	83
6.4.3	Tourismusbeitrag aus Sicht von Motorradreisenden.....	85
6.4.4	Tourismusbeitrag aus Sicht von Personen aus dem Gastgewerbe .....	88
6.5	Wahrnehmung des Schweizerischen Nationalparks und der Biosfera Val Müstair..	89
6.5.1	Wahrnehmung des Schweizerischen Nationalparks .....	89
6.5.2	Bekanntheit der Biosfera Val Müstair.....	94
6.5.3	Naturschutz und Motorradfahren .....	96
6.6	Verkehrsemissionen am Ofenpass .....	100
6.6.1	Problemsituation.....	100
6.6.2	Toleranz unter Verkehrsteilnehmenden .....	102
6.6.3	Problembewusstsein .....	104
6.6.4	Fahrverhalten.....	108
6.6.5	Bereitschaft zu Massnahmen.....	113
6.6.6	Massnahmenvorschläge .....	116
6.7	Hauptthemen der Interviewinhalte .....	123
7	Reflexion des methodischen Vorgehens .....	126
7.1	Kritik zur Fragestellung .....	126
7.2	Kritik zum Forschungsdesign .....	126
7.3	Eignung der teilnehmenden Beobachtung.....	127
7.3.1	In Bezug zur Fragestellung .....	127
7.3.2	Vor- und Nachteile der empirischen Untersuchung.....	127
7.3.3	Eignung der Methode für Auswertung und Interpretation .....	128
7.4	Eignung des problemzentrierten Interviews .....	128
7.4.1	In Bezug zur Fragestellung .....	128
7.4.2	Vor- und Nachteile der empirischen Untersuchung.....	128
7.4.3	Eignung der Methode für Auswertung und Interpretation .....	129
7.5	Eignung des Fragebogens .....	130
7.5.1	In Bezug zur Fragestellung .....	130
7.5.2	Vor- und Nachteile der empirischen Untersuchung.....	131
7.5.3	Eignung der Methode für Auswertung und Interpretation .....	132

8	Diskussion ausgewählter Ergebnisse .....	133
8.1	Tourismusbeitrag der Motorradreisenden .....	134
8.2	Wahrnehmung der Ofenpassregion .....	135
8.3	Lärmproblem und Stereotypen .....	137
8.4	Fahrverhalten und Problembewusstsein .....	139
8.5	Massnahmenbereitschaft und Massnahmenvorschläge .....	141
9	Schlussfolgerungen und Ausblick .....	143
9.1	Perspektive der Motorradreisenden .....	143
9.2	Handlungsempfehlungen .....	144
9.2.1	Massnahmen aufgrund der Ergebnisse.....	144
9.2.2	Persönlicher Vorschlag für das weitere Vorgehen.....	144
9.3	Weitere Forschung.....	145
10	Literatur .....	146
10.1	Bücher und Journals.....	146
10.2	Internetquellen .....	151
11	Anhang .....	154
11.1	Interview- und Beobachtungsverzeichnis .....	154
11.2	Fragebogen.....	155
11.3	Flyer .....	158
11.4	Interview-Leitfaden.....	159
11.5	Typische Schallpegel im Alltag .....	164
11.6	Messung und Wahrnehmung von Lärm.....	165
11.7	Schallausbreitung im Gebirgsraum.....	166
11.8	Kategorien aus Vorwissen und Interviews.....	167
11.9	Auswertungsleitfaden .....	168
11.10	Mindmap .....	170
11.11	Kampagne der UNESCO Biosphäre Entlebuch.....	171
11.12	Persönliches Motorrad .....	171
	Persönliche Erklärung.....	172

# Abbildungen

Titelfoto:	Kurve am Ofenpass (eigene Darstellung) .....	äusseres Deckblatt
Portrait:	Autorin (eigene Darstellung).....	inneres Deckblatt
Abb. 1	Nationalparkschild bei Ova Spin.....	2
Abb. 2	Blick auf den Fluss Spöl.....	2
Abb. 3	Abzweigung zum Tunnel nach Livigno .....	2
Abb. 4	Streckenabschnitt im Nationalpark .....	3
Abb. 5	Ebene bei Buffalora.....	3
Abb. 6	Blick auf die Ebene bei Buffalora kurz vor der Ofenpasshöhe.....	3
Abb. 7	Ofenpasshöhe .....	4
Abb. 8	Ausblick Ofenpasshöhe Richtung Münstertal.....	4
Abb. 9	Spitzkurve.....	4
Abb. 10	Münstertal .....	4
Abb. 11	Fragestellung.....	8
Abb. 12	Verkehrsleistung im schweizerischen Personenverkehr .....	15
Abb. 13	Lärmbelastete Personen in der Schweiz.....	15
Abb. 14	Vergleich der Schallausbreitung im Gebirge und im Flachland.....	19
Abb. 15	Fahrleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs in der Schweiz.....	28
Abb. 16	Bestand der Strassenmotorfahrzeuge in der Schweiz .....	28
Abb. 17	Karte der Ofenpassregion.....	45
Abb. 18	Daten der Fahrzeugzählstelle 227 Ofenpass Buffalora.....	47
Abb. 19	Karte des Schweizerischen Nationalparks und seiner Umgebung.....	50
Abb. 20	Zonenabgrenzung des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal .....	52
Abb. 21	Fragestellung mit Verweisen auf Unterkapitel des Ergebnisteils .....	53
Abb. 22	Histogramm der Jahrgänge der befragten Motorradreisenden.....	54
Abb. 23	Befragte Motorradreisende unterteilt nach Altersklassen.....	55
Abb. 24	Befragte Motorradreisende unterteilt nach Geschlecht.....	55
Abb. 25	Befragte Motorradreisende unterteilt nach Nationalität.....	56
Abb. 26	Befragte Motorradreisende unterteilt nach in- und ausländischen Personen.....	56
Abb. 27	Befragte Motorradreisende unterteilt nach Motorradtypen .....	58
Abb. 28	Benutzte Informationsquellen bei der Routenplanung.....	66
Abb. 29	Verteilung der benutzten Informationsquellen nach Nationalität .....	67
Abb. 30	Befragte Motorradreisende unterteilt nach der Dauer ihrer Reise .....	68

Abb. 31	Verteilung der Reisedauer nach Nationalität .....	68
Abb. 32	Einzugsrichtung und Reisegebiet eintägiger Touren nach Nationalität.....	71
Abb. 33	Einzugsrichtung und Reisegebiet mehrtägiger Touren nach Nationalität .....	73
Abb. 34	Gründe für eine Motorradtour über den Ofenpass .....	74
Abb. 35	Gründe für eine Motorradtour über den Ofenpass nach Altersklassen.....	76
Abb. 36	Was gefällt den Motorradreisenden am Ofenpass?.....	77
Abb. 37	Zufriedenheit der befragten Motorradreisenden .....	78
Abb. 38	Ranking der Orte, welche den befragten Motorradreisenden gefallen .....	79
Abb. 39	Finanzielle Ausgabentätigkeit der Motorradreisenden in der Ofenpassregion.....	80
Abb. 40	Finanzielle Ausgabentätigkeit nach Nationalität .....	81
Abb. 41	Boxplot der finanziellen Ausgaben nach Herkunft.....	81
Abb. 42	Durchschnittliche finanzielle Ausgaben nach Nationalität.....	82
Abb. 43	Finanzielle Ausgabentätigkeit nach Altersklasse.....	82
Abb. 44	Durchschnittliche finanzielle Ausgabenhöhe nach Altersklasse .....	83
Abb. 45	Durchschnittliche finanzielle Ausgaben nach Konsumgut .....	83
Abb. 46	Konsumgüter, für die Motorradreisende finanzielle Ausgaben tätigen .....	84
Abb. 47	Einschätzung des Tourismusbeitrags durch Motorradreisende .....	85
Abb. 48	Einschätzung der Bevorzugung von motorradfreundlichen Restaurants.....	86
Abb. 49	(Möglicher) Besuch des Nationalparks durch Motorradreisende .....	89
Abb. 50	(Möglicher) Besuch des Nationalparks nach Nationalität .....	90
Abb. 51	Meinung der Motorradreisenden zum Nationalpark.....	91
Abb. 52	Unternommene und gewünschte Aktivitäten im Nationalpark.....	94
Abb. 53	Meinung der Motorradreisenden zu einem Widerspruch zwischen Naturschutz und Verkehr .....	96
Abb. 54	Meinung der Motorradreisenden zur Toleranz unter Verkehrsteilnehmenden....	102
Abb. 55	Einschätzung des Störpotenzials von Motorrädern.....	104
Abb. 56	Einschätzung des Störpotenzials von Motorrädern nach Fahrerart .....	104
Abb. 57	Einschätzung des Störpotenzials von Motorrädern nach Nationalität .....	105
Abb. 58	Vermutete Störfaktoren verursacht durch Motorräder.....	106
Abb. 59	Meinung der Motorradreisenden über die Verursachung von Lärm .....	112
Abb. 60	Massnahmenbereitschaft der Motorradreisenden .....	113
Abb. 61	Massnahmenbereitschaft nach Herkunft.....	114
Abb. 62	Antwortmöglichkeiten zur Frage nach einer freiwilligen Massnahmenbereitschaft.....	115

Abb. 63	Massnahmenvorschläge von Motorradreisenden.....	116
Abb. 64	Kries-Beziehungsgrafik: Visualisierung der Kernkategorien und ihrer Beziehungen aufgrund der Interviewinhalte .....	124
Abb. 65	Fragestellung mit Verweisen auf Unterkapitel im Diskussionsteil.....	133
Abb. 66	Fragebogen sechs Seiten .....	157
Abb. 67	Flyer in vier Sprachen .....	158
Abb. 68	Mindmap der Interviewinhalte.....	170
Abb. 69	Kampagne der UNESCO Biosphäre Entlebuch gegen Motorradlärm.....	171
Abb. 70	Persönliches Motorrad Honda CBF 600 .....	171

# Tabellen

Tab. 1	Angewandte Transkriptionsregeln .....	36
Tab. 2	Zeitplan der Masterarbeit .....	43
Tab. 3	Einteilung in Altersklassen.....	54
Tab. 4	Beschreibung der Motorradtypen .....	57
Tab. 5	Durchschnittliche finanzielle Ausgaben nach Reisedauer .....	80
Tab. 6	Interview-Leitfaden .....	163
Tab. 7	Typische Schallpegel im Alltag .....	164
Tab. 8	Schallpegelmessung und Wahrnehmung.....	165
Tab. 9	Belastungsgrenzwerte des Bundesamtes für Umwelt.....	165
Tab. 10	Kategorien aus Vorwissen und Interviews.....	167
Tab. 11	Auswertungsleitfaden der Interviews.....	169

# Abkürzungen

ACEM	Association des Constructeurs Européens de Motocycles (Europäischer Verband der Motorradhersteller)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFS	Bundesamt für Statistik
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
CIPRA	Commission Internationale pour la Protection des Alpes (Internationale Alpenschutzkommission)
EMPA	Swiss Federal Laboratories for Materials Science and Technology (Eidgenössische Materialprüfungs- und Versuchsanstalt)
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
GIS	Geoinformationssystem
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
PTT	Post, Telefon und Telegrafie
SCNAT	Akademie der Naturwissenschaften der Schweiz
SFr.	Schweizer Franken
SFZ	Schweizerische Fachstell für Zweiradfragen
SNP	Schweizerischer Nationalpark
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur)
WHO	World Health Organization (Weltgesundheitsorganisation)

# Zusammenfassung

Der Schweizerische Nationalpark und die Biosfera Val Müstair liegen im bündnerischen Unterengadin und bilden zusammen einen attraktiven Tourismusstandort. Verkehrstechnisch ist das Münstertal von der Schweiz aus nur über den Ofenpass erreichbar. Die Ofenbergstrasse führt von Zernez im Inntal durch den Schweizerischen Nationalpark ins Münstertal und weiter bis zur schweizerisch-italienischen Grenze, von wo aus das Südtirol und das Vinschgau erreicht werden. Die Ofenbergstrasse dient einerseits als Zubringer zum Nationalpark und ins Münstertal und gleichzeitig als Transitstrecke für den Reise- und Güterverkehr in das nahe Ausland.

Aufgrund dieser vielfältigen Nutzung begegnen sich am Ofenpass Anspruchsgruppen mit unterschiedlichen Erwartungen an diese Region. Gerade auf dem Gelände des Nationalparks aber auch in den Dörfern des Münstertals wird der zunehmende Verkehr zur Belastung. Besucherbefragungen des Nationalparks zeigen eine hohe Zufriedenheit der Wanderer und Wanderrinnen, allerdings werden der Verkehr und der damit verbundene Lärm als störend empfunden. Auch unter der einheimischen Bevölkerung wächst der Unmut über Staus, Geschwindigkeitsübertretungen und Unfälle. Als besonders störend wird der Motorradlärm empfunden. An sonnigen Wochenenden fahren immer mehr Motorradreisende über den Ofenpass ins Südtirol oder zu den Pässen in der weiteren Umgebung. Die Motorradreisenden tragen einerseits zum Regionaleinkommen bei und andererseits fühlen sich andere Personen durch sie gestört. Der Nationalpark hat sich diesem Problem angenommen und möchte die Motorradreisenden besser kennen und einschätzen lernen.

In der vorliegenden Arbeit wird die Perspektive der Motorradreisenden mittels quantitativen Fragebögen, teilnehmender Beobachtung und qualitativen Interviews aufgezeigt. Sowohl der touristische Beitrag, die Herkunft und Routenplanung, die Gründe über den Ofenpass zu fahren sowie die Faszination des Motorradfahrens als auch die Wahrnehmung des Schweizerischen Nationalparks werden erhoben. Des Weiteren liegt der Fokus auf der Selbsteinschätzung des Fahrverhaltens, dem Problembewusstsein und der Massnahmenbereitschaft von Motorradreisenden am Ofenpass. Ziel ist es ein Bild von den Motorradreisenden zu erhalten, um ihre Sichtweise zur Lösungsfindung heranzuziehen.

Die Ergebnisse zeigen eine heterogene Touristengruppe, welche den Ofenpass als einfache Fahrstrecke in abwechslungsreicher Landschaft schätzt. Motorradreisende geniessen im Allgemeinen die Fahrphysik und möchten in erster Linie unterwegs sein. Sie gestalten ihre Haltepunkte daher mehrheitlich spontan. Der Ofenpass wird vor allem als Transit in das nahe

Ausland aber auch als Zubringer zu den Pässen in seiner Umgebung genutzt. Der Nationalpark wird auf der Reise über den Ofenpass wahrgenommen, stellt für die Motorradreisenden aber kein primäres Reiseziel dar. Unter den Motorradreisenden wird kontrovers diskutiert, inwiefern der Naturschutzgedanke des Nationalparks und der Verkehr im Widerspruch stehen. Die Motorradreisenden sind sich bewusst, dass sich andere Personen an Motorrädern, im Besonderen am Lärm und dem Fahrverhalten stören können. Teilweise stören sie sich auch selber an diesen Faktoren. Die Mehrheit der Motorradreisenden bezeichnet ihren Fahrstil als angemessen, was nicht gesetzeskonform bedeuten muss. Mehrheitlich zeigen die Motorradreisenden für verkehrstechnische Massnahmen Verständnis. Es ist ihnen aber ein Anliegen, dass Massnahmen nicht einseitig zu Lasten einer bestimmten Fahrzeuggruppe gehen, dass der Zweck einer Kontrolle einleuchtet und der Verkehrssicherheit dient. Als langfristig wirkungsvolle Massnahme wird die Prävention vor Ort eingestuft. Die Kombination einer Kampagne zum Fahrverhalten im Nationalpark und Fahrzeugkontrollen, bei denen gezielt inkorrekt fahrende Personen per Videoanalyse auf ihr Fahrverhalten aufmerksam gemacht werden. Alternativ finden auch Radarkontrollen mit Vorwarnung Zustimmung.

# 1 Hinführung zum Thema

Der Schweizerische Nationalpark führte unter anderem 2006 eine Befragung der Besucher und Besucherinnen des Nationalparks durch, bei der festgestellt wurde, dass die befragten Personen den Motorradlärm als störend empfinden (Campell et al.: 2007). Infolge dessen hat die Forschungskommission des Nationalparks den Arbeitstitel *Motorradfahren am Ofenpass: Störenfriede oder Goldesel - Eine Untersuchung zum Freizeit- und Ausgabeverhalten in der Nationalparkregion* ausgeschrieben. Durch Norman Backhaus vom Geographischen Institut der Universität Zürich und Mitglied der Forschungskommission (SCNAT), erhielt ich die Möglichkeit mich dieser Problemstellung anzunehmen und meine Masterarbeit darüber zu verfassen. Als Motorradfahrerin hat mich diese Thematik angesprochen und mein Interesse sofort geweckt.

Bevor auf die Problem- und Fragestellung der vorliegenden Arbeit eingegangen wird, möchte ich im folgenden Kapitel den Lesern und Leserinnen Eindrücke und Wahrnehmung während einer Fahrt zum und über den Ofenpass schildern.

## 1.1 Motorradtour über den Ofenpass - Ein persönlicher Erlebnisbericht

Von Zürich aus plane ich die rund vier stündige Reise ins Unterengadin auf den Ofenpass. Mit letzten Routentipps von meinem Vater und einer Schweizer Strassenkarte mache ich mich mit meiner Honda auf den Weg.

Auf der Autobahn Richtung Landquart weht ein kräftiger Wind, worauf ich meine Reisegeschwindigkeit auf 110 km/h drossle. In Landquart freue ich mich von der Autobahn runter zukommen und halte Ausschau nach der günstigen Tankstelle, von der mir mein Vater berichtet hat. Nach einigem Suchen finde ich sie auch und tanke mein Motorrad auf. Mir fällt auf, dass die Strassen so früh am Vormittag noch fast leer und bei diesem durchgezogenen Wetter auch kaum Motorradreisende unterwegs sind. Nach dem Auftanken zurre ich den Reissverschluss meiner Jacke hoch und schwing mich fröstelnd auf das Motorrad. Den Startknopf gedrückt, vernehme ich das Rattern des Anlassers. Ich beuge mich seitlich nach unten und ziehe den Joke, mit dem ich dem Motor etwas mehr Benzin zu führen kann. Die Maschine springt an. Ich verlasse die Tankstelle und steure die einsamen Kurven des Prättigaus in Richtung Wolfgangpass an. Die Strasse ist nass und es nieselt leicht. Ein frischer Wind weht mir ins Gesicht. So richtig warm wird es mir heute wohl nicht mehr. Aber wie sagte noch ein Kollege: „*Wenn du nicht nass werden willst, brauchst du nicht Motorrad zu fahren.*“ Kurz vor Davos biege ich Richtung Flüelapass ab. Am Pass überholen mich mehrere Motorradreisende

mit italienischem Kennzeichen. Unbeirrt setze ich meinen Weg fort und hole sie am Lichtsignal, vor einer der zahlreichen Baustellen auf der Suscherseite des Flüela, wieder ein. Die Talsohle erreicht, geht es auf der Überlandstrasse dem Inn entlang bis nach Zernez. Die ersten Sonnenstrahlen des heutigen Tages wärmen meine starren Glieder. Zwischen dem Schloss Wildenberg und dem modernen Bau des Nationalparkzentrums erahne ich mein Ziel – die Ofenbergstrasse. Die breite, gut ausgebaute Ofenbergstrasse verlässt Zernez in südöstlicher Richtung. Nach der eher engen Strassenführung am Flüelapass geniesse ich die schnellen und weiten Kurven zu Beginn des Ofenpasses. In einer Kurve kommt mir ein Motorradreisender, auf der Mittelspur fahrend, entgegen. Mir stockt kurz der Atem und ich trete intuitiv auf die Bremse. Der Entgegenkommende richtet sein Motorrad auf und braust an mir vorbei. Den weiteren Gegenverkehr behalte ich im Auge und achte darauf meine Kurven korrekt auszufahren. Mit einem Handzeichen grüsse ich die sporadisch entgegenkommenden Motorradreisenden, um ihnen eine gute und sichere Fahrt zu wünschen.

Nach einer rasanten Talfahrt mit anschliessendem Aufstieg erreiche ich die Kuppel von Ova Spin. An der Postautohaltestelle stelle ich den Motor ab, geniesse die Sicht ins Tal und begutachte den Strassenverlauf. Eine übersichtliche Kurve gräbt sich in die Bergflanke und auf der Aussenseite der Kurve nehme ich im Vorbeifahren das braune Nationalparkschild wahr (Abbildung 1). Auf der Innenseite der Kurve halte ich auf dem Kiesplatz an und mache ein paar Fotos. Die weitere Strasse wird von einem lichtdurchfluteten Nadelwald gesäumt, der zwischendurch den Blick auf den mäandrierenden Spöl frei gibt (Abbildung 2). Unweit davon verengt sich die Strasse und führt an imposanten Felswänden vorbei. Bei La Drossa, erblicke ich den Zoll und den Tunnel nach Livigno sowie ein Polizist, der mich zu sich auf den Parkplatz winkt (Abbildung 3).



**Abb. 1** Nationalparkschild bei Ova Spin (eigene Darstellung)



**Abb. 2** Blick auf den Fluss Spöl (eigene Darstellung)



**Abb. 3** Abzweigung zum Tunnel nach Livigno (eigene Darstellung)

Hastig setze ich den Blinker und Bremse abrupt ab. Mit pochendem Herzen folge ich seinem Handzeichen und schalte den Motor aus. Meine erste Kontrolle. Während der Polizist mein Motorrad inspiziert und die Papiere verlangt, frage ich ihn, ob ich zu schnell war. Doch der Polizist ist mehr an meiner Auspuffanlage und den Fahrzeugpapieren interessiert. Als ich mich erkundige, nach was sie genau Ausschau halten, erzählt er, dass sie auf Motorräder achten, die keine oder veränderte Schalldämpfer haben und die gesetzlichen Vorschriften nicht erfüllen. Nach guten Wünschen zur Weiterfahrt geht es bergauf durch den Wald und nach wenigen Minuten öffnet sich ein weites grünes Feld mit Blick in die Berge und dem Hotel Parc Naziunal Il Fuorn auf der linken Seite. Der Wald zeigt sich von stattlich und dicht bis wild und karg.

Nach ein paar grosszügigen, ansteigenden Kurven folgt leicht abschüssig und später wieder ansteigend eine schnurgerade Strecke, die beidseitig von Nadelwald begrenzt wird (Abbildung 4). Als ich merke, dass ich schneller als erlaubt fahre, fasse ich den Gashebel lockerer. Die Sicht ist bis weit nach vorne frei und so dauert es auch nicht lange bis ein anderes Motorrad zu einem Überholmanöver ansetzt. Gemütlich tuckere ich die Strasse entlang und nehme den Geruch der duftenden Lärchen und Arven in mich auf. Nach einer Kuppe verlasse ich das Nationalparkgebiet und befinde mich bei der Posthaltestelle und dem Restaurant Buffalora. Über der flachen Talsohle thront der mächtige Piz Nair und der Fluss verliert sich im Kiesbett in mehreren kleinen Rinnsalen (Abbildung 5). An Felswänden vorbei steigt die Passstrasse die letzten Meter zur Passhöhe empor. Neben der Konzentration auf die Strasse versuche ich einen Blick auf die Berge zu meiner Rechten zu erhaschen (Abbildung 6).



**Abb. 4** Streckenabschnitt im Nationalpark (eigene Darstellung)



**Abb. 5** Ebene bei Buffalora (eigene Darstellung)



**Abb. 6** Blick auf die Ebene bei Buffalora kurz vor der Ofenpasshöhe (eigene Darstellung)

Gespannt auf die Aussicht fahre ich auf die letzte Aussichtsplattform vor der Passhöhe *Süsom Givè* und geniesse den Anblick der Bergkulisse. Die Kälte ist längst vergessen und auch die nassen Handschuhe sind für einmal nebensächlich.

Auf der Passhöhe knipse ich das obligate Foto von den 2'149 Höhenmetern und erkunde die Umgebung (Abbildung 7). Die Anhöhe ist eher schmal und liegt eingebettet zwischen Piz Daint und Piz Vallatscha. Ein grosser Parkplatz mit Motorrädern und Autos, einem Kiosk und ein schmuckes Hotelrestaurant laden zur Verpflegung ein.



**Abb. 7** Ofenpasshöhe (eigene Darstellung)



**Abb. 8** Ausblick Ofenpasshöhe Richtung Münstertal (eigene Darstellung)

Weiter in Fahrtrichtung öffnet sich der Blick ins Münstertal mit den sanften Hügeln und der Ortlergruppe am Horizont (Abbildung 8). Auf der Münstertalerseite geht es generell steiler und schmaler den Berg hinunter. Das Highlight sind die Spitzkurven, welche meine ganze Konzentration beanspruchen und mein fahrerisches Können herausfordern (Abbildung 9). Von oben werfe ich einen Blick auf die nahende Rechtskurve und halte nach dem Gegenverkehr Ausschau. Etwas ängstlich tippe ich die Hinterradbremse an, ziehe die Kupplung und wähle den geeigneten Gang während ich gleichzeitig die Kurve einschätze. Ich stelle mir eine imaginäre Tangente an den inneren Rand der Kurve vor, blicke ihr nach bis zum Punkt wo sich mein Kopf in der Kurve befinden soll. Der Plan ist jetzt die Bremse zu lösen und mit etwas Gas die Kurve auszufahren, um danach aus der Kurve hinaus zu beschleunigen. Allerdings lasse ich den Fuss zu lange auf der Bremse, bin zu langsam, was zur Folge hat, dass ich die Kurve zu eng anfare und mein Motorrad sozusagen in die Innenseite der Kurve kippt. Als ich dies bemerke gebe ich etwas mehr Gas und gewinne so an Radius, worauf ich die Kurve verlasse und gedanklich bereits die Nächste anvisiere.



**Abb. 9** Spitzkurve (eigene Darstellung)



**Abb. 10** Münstertal (eigene Darstellung)

Nach dieser intensiven Abfahrt fahre ich ein letztes Mal durch den Nadelwald bevor ich im Dorf Tschier den Ofenpass hinter mir lasse und in das breite Münstertal mit sanften grünen Hügeln eintauche (Abbildung 10). Durch nostalgisch anmutende Dörfer tuckere ich weiter nach Santa Maria, wo ich mich durch enge Gassen schlängle und mir mitten im Dorf die Abzweigung zum Umbrailpass ins Auge sticht. Von dort aus lockt das berühmte Stilfserjoch, mit seinen unzähligen Spitzkehren, welches ein krönender Abschluss für diese Reise und eine gute Fahrübung wäre.

## 2 Einleitung

In diesem Kapitel wird die Problem- und Fragestellung umrissen sowie auf die Zielsetzung der Arbeit eingegangen und die getroffenen Annahmen beschrieben.

### 2.1 Problemstellung

Der bald hundertjährige Schweizerische Nationalpark trägt einen erheblichen Teil zur touristischen Attraktivität des Unterengadins bei und beeinflusst die wirtschaftliche Wertschöpfung und Regionalentwicklung, weil der Tourismus ein wichtiger Einkommenszweig für die Bevölkerung der Ofenpassregion ist (Kunz 2000). Der Nationalpark erfüllt sowohl eine Schutz- als auch eine Erholungsfunktion und benötigt dafür entsprechende Infrastruktur wie eine Zufahrtsstrasse, ein Wandernetz und ein ergänzendes touristisches Angebot (Küpfer & Elsasser 2001: 48-50). Das noch junge Biosphärenreservat, *Biosfera Val Müstair*, ergänzt den Nationalpark und versucht gleichzeitig die Bedürfnisse der Bevölkerung mit dem nachhaltigen Umgang des Lebensraums zu verknüpfen. Zusammen bilden diese beiden Konzepte das *Biosphärenreservat Val Müstair Parc Naziunal*. In diesen Kontext eingebettet kommt dem Ofenpass, der die verkehrstechnische Verbindung zwischen Inntal und Vinschgau darstellt, eine besondere Bedeutung zu. Die Ofenbergstrasse durchquert den Nationalpark und führt durch das Münstertal bis an die Grenze nach Italien. So stellt sie einerseits den Zugang zum Nationalpark und dem Münstertal sicher, ist gleichzeitig aber auch eine Transitstrecke, um in das nahe Ausland zu gelangen (Züllig 2007: 16).

Durch diese vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten treffen am Ofenpass verschiedene Anspruchsgruppen mit unterschiedlichen Erwartungen aufeinander. So suchen Wanderreisende und Fahrradbegeisterte neben einem Naturerlebnis und Abenteuern auch Ruhe und Entspannung, während der Güter- und Reiseverkehr über den Ofenpass eine direkte Verbindung in das Münstertal und nach Italien sucht. Zu den Reisetouristen und Reisetouristinnen gehören vermehrt auch Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen (Lozza 2009: 15-18). Besonders die engen Strassen durch die Dörfer im Münstertal sind dem Verkehrsandrang nicht mehr gewachsen, was zu Staus und Unmut in der ansässigen Bevölkerung führt. Neben dem Verkehrsaufkommen werden auch Lärm und übersetzte Geschwindigkeiten sowie Unfälle beklagt. Als besonders störend wird der Lärm von Motorrädern empfunden (Züllig 2007: 33-39, Lozza 2009: 15-18).

Befragungen von Nationalparkbesuchern und Nationalparkbesucherinnen unterstützen die Aussage, dass Lärmemissionen von Motorrädern im Nationalpark als störend empfunden werden. Als negativ werden noch vor den Lärmemissionen die zu vielen Leute und die Missachtung von Parkregeln genannt. Aus den Daten geht aber auch hervor, dass die Zufriedenheit der Besucher und Besucherinnen im Allgemeinen hoch ist (Campell et al. 2007, Meier 2010, Trachsel 2010, Omlin & Brink 2010). Aufgrund dieser Erkenntnisse führte der Nationalpark in Zusammenarbeit mit der EMPA und der ETH Zürich im Sommer 2010 Lärmemissionsmessungen am Ofenpass und eine erneute Befragung der Besucher und Besucherinnen des Schweizerischen Nationalparks durch. Die unveröffentlichten Berichte halten fest, dass Lärmemissionen von Motorrädern bis 100 km/h etwa gleich sind, allerdings nimmt der Schallpegel bei Motorrädern bei höheren Geschwindigkeiten stärker zu als bei Personenwagen (Heutschi 2010: 2, 20). Dies deutet darauf hin, dass Motorradgeräusche nicht nur subjektiv als zu laut empfunden werden, sondern im Vergleich zu Personenwagen auch ein gewisses, messbares Störpotenzial aufweisen.

Nichtsdestoweniger sind die Motorradreisenden auch eine Touristengruppe, die zum Regionaleinkommen einer Region beiträgt. Dies wird auch von einer kürzlich am Klausenpass durchgeführten Wertschöpfungsstudie bestätigt (Rey 2011: 10). Darüber hinaus ist über Motorradreisende als Touristengruppe nicht viel bekannt. Der Nationalpark möchte die Motorradreisenden am Ofenpass besser kennenlernen und ist deshalb an die für ihn zuständige Forschungskommission (SCNAT) herangetreten und schrieb den bereits in der Hinführung (Kapitel 1) erwähnten Arbeitstitel aus, welcher für die vorliegende Arbeit als Grundlage diene.

## **2.2 Zielsetzung**

Lärmemissionen von Motorrädern werden von verschiedenen Personen in der Ofenpassregion, insbesondere im Nationalpark, als störend empfunden. Weil Motorradreisende auch zum touristischen Einkommen der Region beitragen, möchte der Nationalpark diese spezielle Touristengruppe besser kennen und einschätzen lernen. Einerseits soll in dieser Arbeit der Umfang des touristischen Beitrags erfasst sowie die Herkunft und Routen der Motorradreisenden eruiert werden. Andererseits geht es darum, die Hintergründe für eine Motorradfahrt über den Ofenpass zu ermitteln und in diesem Zusammenhang die Wahrnehmung des Passgebietes und des Nationalparks aus Sicht der Motorradreisenden zu ergründen. Weiter wird das Problembewusstsein bezüglich Fahrstil und Lärm als auch die Bereitschaft der Motorradreisenden für Massnahmen aufgezeigt. Insgesamt wird also die Perspektive der Motorradreisenden skizziert, welche zur Lösungsfindung für das regionale Lärmproblem herangezogen werden kann.

## 2.3 Fragestellung

Die erwähnte Zielsetzung (Kapitel 2.2) der vorliegenden Arbeit lässt sich unter der Leitfrage, wie die Motorradreisenden die Ofenpassregion wahrnehmen, in zwei Teilbereiche gliedern, die in der Abbildung 11 dargestellt sind. Im **ersten Teilbereich** wird einerseits der touristische Beitrag der Motorradreisenden zum Regionaleinkommen aus ihrer persönlichen Perspektive ermittelt. Andererseits werden die Hintergründe der Reise, die Herkunft, Zielortschaft und die Routenplanung der Motorradreisenden aufgenommen. Im **zweiten Teilbereich** wird der Frage nachgegangen, was Motorradreisende an der Ofenpassregion gefällt und weshalb sie über den Ofenpass fahren. Weiter wird die Frage nach ihrem Fahrverhalten im Zentrum stehen, wie sie ihren Fahrstil einschätzen und welche Folgen daraus resultieren können. Zudem wird ihre Bereitschaft zu Massnahmen gegen Lärmemissionen wie auch ihre eigenen Vorschläge dazu erhoben. Der Fokus der Arbeit liegt auf dem zweiten Teilbereich, auf den im Kapitel 8 vertieft eingegangen wird.

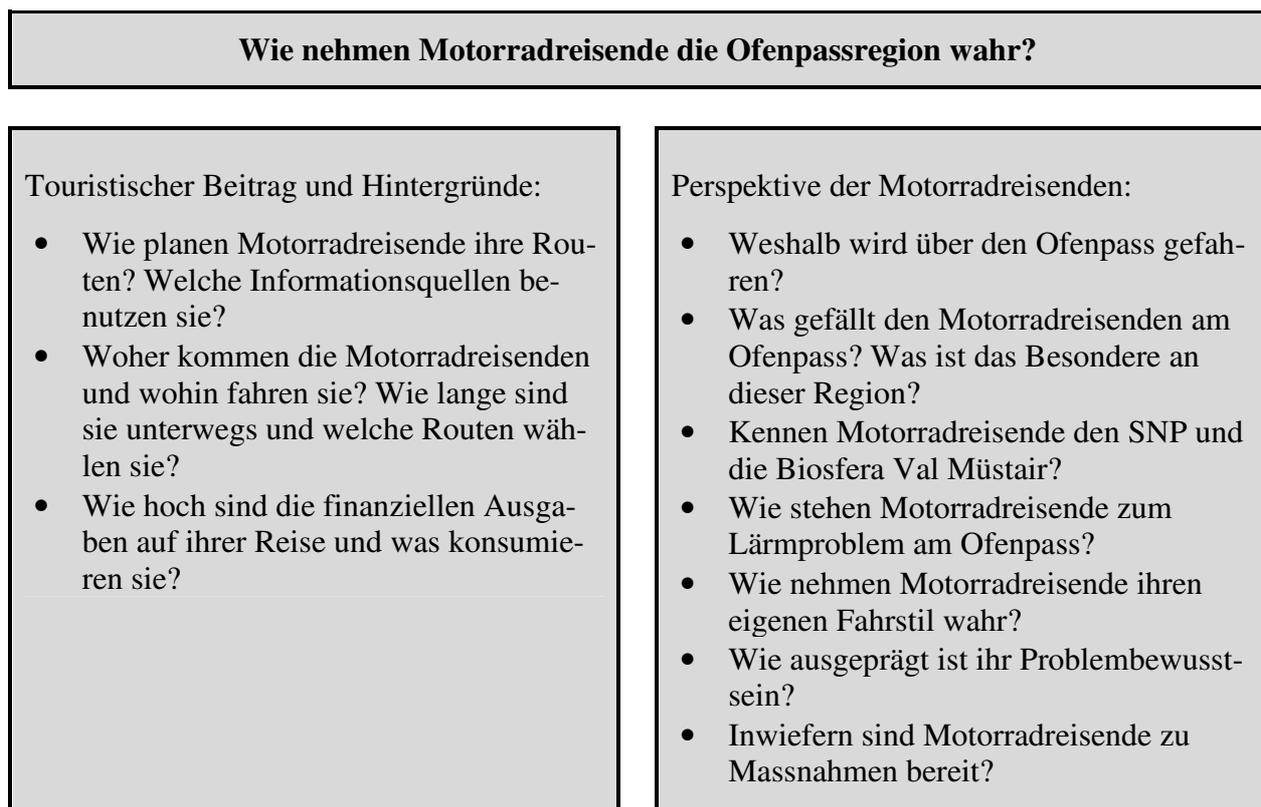


Abb. 11 Fragestellung (eigene Darstellung)

## **2.4 Persönliche Erfahrung und Annahmen**

Da ich selbst Motorrad fahre, nehme ich in dieser Arbeit nicht nur die Rolle der Forscherin ein, sondern gehöre gleichzeitig der Zielgruppe an. Auf diese Weise ist einerseits der Zugang zur Zielgruppe einfacher und andererseits können die Aussagen von Motorradreisenden eher nachvollzogen werden. Es bedeutet aber auch, dass ich ein gewisses Mass an Vorwissen und Annahmen zum Thema Motorradfahren mitbringe. Es wird deshalb eine Herausforderung sein, trotz Vorannahmen eine kritische Aussenperspektive wahren und neutral an das Forschungsvorhaben herangehen zu können. Auch eine mögliche Antwortverzerrung (*Bias*) aufgrund meiner Zugehörigkeit zur Zielgruppe muss beachtet werden (Kapitel 4.2.1 und 7.3.2). Im Folgenden möchte ich diesbezüglich Transparenz schaffen.

### **2.4.1 Persönliche Motorradfahrerfahrung**

Meine Eltern haben in jungen Jahren mit dem Motorradfahren in ihrer Clique begonnen und dies bis heute beibehalten. Aus diesem Grund fährt auch ein grosser Teil meines heutigen familiären und kollegialen Umfelds Motorrad. Im Jahre 2010 wagte ich den Schritt vom Soziasitz zur Fahrerin und kaufte mir eine Honda CBF 600 (Kapitel 11.12), ein Einstiegsmodell. Als ich im Frühjahr 2011 diese Masterarbeit annahm, war ich noch Lernfahrerin. Kurz bevor die Phase der Empirie im August 2011 begann, absolvierte ich die Motorradprüfung und fahre seit dieser Zeit sowohl zur Arbeit als auch zum Vergnügen mit meinem Motorrad. Persönlich schätze ich meinen Fahrstil und das Verhalten im Verkehr als defensiv und eher gemütlich ein. Dies hängt sowohl mit meinem Charakter und meiner Erziehung als auch mit meiner noch geringen Erfahrung als Motorradlenkerin zusammen.

### **2.4.2 Annahmen und Erwartungen**

Ich gehe davon aus, dass demographische Eigenschaften wie Alter, Geschlecht und Herkunft einen Einfluss auf das Verhalten und die Wahrnehmung der Motorradreisenden haben können. Zudem denke ich, dass auch der Motorradtyp sowie die Art des Fahrens, das heisst, ob jemand Beifahrer bzw. Beifahrerin oder Fahrer bzw. Fahrerin ist, eine Rolle spielen können. Um den Einfluss mittels statistischen Verfahren überprüfen zu können, wurden folgende Analyse Kriterien bestimmt:

Alter:

Das Alter der Motorradreisenden könnte einen Einfluss auf das Fahrverhalten haben. Das heisst, eine Person, die im fortgeschrittenen Alter mit Motorradfahren begonnen hat, fährt vermutlich verantwortungsvoller als eine Person, die in jungen Jahren mit dem Motorradfahren beginnt. Ich vermute dies, weil ältere Personen mehr Lebenserfahrung mitbringen und daher Gefahren und deren Folgen besser einschätzen können. Zudem denke ich, dass neben dem Alter auch die Fahrerfahrung eine Rolle spielt. Meist fährt eine unerfahrene Person anders als eine erfahrene Person. Eine unerfahrene Person neigt eher dazu ihr Fahrkönnen oder Situationen falsch einzuschätzen und könnte demnach risikoreicher fahren. Allerdings könnte es auch sein, dass unerfahrene Personen aufgrund ihrer Unsicherheit weniger schnell fahren als erfahrene Personen. Auf diese Annahmen komme ich deshalb, weil ich aus meinem Umfeld vernehme, dass sich der Fahrstil über die Zeit verändert.

Geschlecht:

Motorradfahren ist seit jeher in Männerhänden (Stotter 2008). Das Image des wilden Rockers, der Biker Clubs und des harten, freiheitsliebenden Einzelgängers ist in manchen Köpfen noch verankert, auch wenn Arbeiten zeigen, dass sich neben den Motorrädern auch ihre Fahrer und Fahrerinnen verändert haben (Znoj 2011). Dennoch werden einige als typisch männlich angesehene Attribute mit dem Motorradfahren in Verbindung gebracht. Als Beispiel nennt Stotter (2008) die Risikofreudigkeit, die Aggressivität und nicht zuletzt die Unabhängigkeit. Zudem zeigen aktuelle Statistiken, dass Frauen als Lenkerinnen mit rund 10% zugenommen haben, aber nach wie vor untervertreten sind (Walter et al. 2009: 65, SFZ 2010). Ich vermute, aufgrund von den genannten historischen Gegebenheiten und den unterschiedlichen Attributen, die Männern und Frauen zugeschrieben werden, dass es Unterschiede im Fahrstil und in der Wahrnehmung zwischen Frauen und Männern gibt.

#### Fahrerart:

Unter Fahrerart verstehe ich die Unterteilung in Fahrer bzw. Fahrerin, Sozia bzw. Sozios<sup>1</sup> und das Fahren zu zweit. Der Einfluss der Fahrerart hängt einerseits mit dem Geschlecht zusammen, da die meisten Personen auf dem Soziussitz Frauen sind. Zudem spielt die unterschiedliche Aufgabe eine Rolle. Ein Fahrer oder eine Fahrerin konzentriert sich in erster Linie auf das Fahren, die Strasse und den Verkehr, während die Sozias aktiv mitfahren. Aktiv deshalb, weil sie den Fahrkomfort und die Fahrsicherheit beeinflussen können. Dennoch haben sie mehr Zeit sich auf die Umgebung zu konzentrieren. Zudem legen sie ihr Leben in die Hände des Lenkers oder der Lenkerin. Aus diesen Gründen vermute ich eine andere Wahrnehmung.

#### Herkunft / Nationalität:

Der Ofenpass liegt an der Grenze zu Italien und unweit von Österreich entfernt. Ich erwarte daher einen nicht unerheblichen Anteil an ausländischen Motorradreisenden. In diesem Zusammenhang können kulturelle Unterschiede oder andere gesellschaftliche Rahmenbedingungen einen Einfluss auf die Wahrnehmung und Meinung ausüben. Unterscheiden werde ich sowohl nach inländischen und ausländischen Personen als auch nach dem Land des Wohnsitzes (wird in der Statistik als Nationalität aufgeführt).

#### Motorradtyp:

Eigentlich möchte ich mich davon distanzieren, dass Menschen ausschliesslich über ein Merkmal, in diesem Fall anhand eines Hobbys oder einer Leidenschaft, beurteilt werden. Dennoch könnte ich mir vorstellen, dass Menschen aufgrund unterschiedlicher Vorlieben einen gewissen Motorradtyp bevorzugen. So könnte der Motorradtyp ein Hinweis auf Emotionen und Assoziationen geben, die ein Motorradreisender oder eine Motorradreisende mit seinem bzw. ihrem Gefährt verbindet. Dem entgegen spricht, dass Motorradreisende auch mehrere Motorradtypen besitzen können. Weil verschiedene Einflussfaktoren den Kaufentscheid für ein gewisses Motorrad prägen, wird die Interpretation dieses Analysekriteriums schwierig.

Auf die Analysekriterien wird sowohl im Ergebnisteil (Kapitel 6) als auch in der Methodenkritik eingegangen (Kapitel 7.5.3).

---

<sup>1</sup> Stammt vom lateinischen Wort *socius* und heisst Gefährte bzw. Gefährtin. Auch der Beifahrersitz des Motorrads wird Sozios genannt. In dieser Arbeit wird der Ausdruck Synonym für Beifahrer bzw. Beifahrerin auf einem Motorrad verwendet (DWDS 2011).

## **2.5 Aufbau der Arbeit**

Einleitend wird die Leserschaft mit einem persönlichen Erlebnisbericht, auf der Basis der teilnehmenden Beobachtung, auf die Wahrnehmung aus Sicht einer Motorradfahrerin und auf das Untersuchungsgebiet eingestimmt (Kapitel 1). Nach der Darlegung der Frage- und Problemstellung im Kapitel 2, wird im Kapitel 3 der Stand der Forschung erläutert. In diesem wird auf bestehende Literatur, Projekte und Kampagnen zu den Themen Motorrad, Verkehr und Naturschutzgebiete Bezug genommen.

Im Kapitel 4 wird das methodische Vorgehen aufgezeigt und begründet. Danach folgt die Schilderung und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes Ofenpass, Schweizerischer Nationalpark und Biosfera Val Müstair (Kapitel 5). Die Ergebnisse aus den Fragebögen und den Interviews werden im Kapitel 6 dargelegt. Die thematische Gliederung dieses Kapitels folgt den Fragen aus dem Fragebogen. Die Resultate werden mit Zitaten aus den Interviews und Beobachtung ergänzt.

Im Kapitel 6.7 wird das methodische Vorgehen kritisch hinterfragt, auf Schwachstellen eingegangen und mögliche Alternativen angesprochen. Aufgrund der gewonnen Erkenntnisse werden ausgesuchte Ergebnisse mit Rückbezug auf die übergeordnete Fragestellung diskutiert (Kapitel 8).

Im Kapitel 9 werden Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen festgehalten und in einem Ausblick offene Fragen für weitere Forschungsarbeiten formuliert. Abschliessend werden die verwendeten Quellen aufgelistet (Kapitel 10) und im Anhang ergänzende Grafiken, Tabellen sowie der Fragebogen und der Interview-Leitfaden aufgeführt (Kapitel 11).

## 3 Stand der Forschung

Im Folgenden werden Arbeiten und wissenschaftliche Studien, welche mit der vorliegenden Masterarbeit in einem Zusammenhang stehen, beschrieben. Zu Beginn werden eine Definition von Lärm und eine statistische Übersicht zur Lärmsituation in der Schweiz gegeben. Darauf aufbauend werden Lärmquellen anhand wissenschaftlicher Arbeiten und Projekten identifiziert und in Zusammenhang mit dem Alpenraum gebracht. Im nächsten Unterkapitel wird auf die Verkehrs- und Lärmsituation im Untersuchungsgebiet eingegangen. Auch internationale Forschungsarbeiten zu Verkehrsmassnahmen in Nationalparks werden hinzugezogen. Abschliessend werden Forschungsarbeiten über Motorradfahrende vorgestellt und auf die Wahrnehmung von Motorradreisenden eingegangen.

### 3.1 Lärm und Verkehr

#### 3.1.1 Lärmdefinition

Das Bundesamt für Umwelt schlägt im Bericht zum nationalen Lärmmonitoring SonBase folgende Definition für Lärm vor (BAFU 2009: 8):

*„Lärm ist unerwünschter Schall, der die Betroffenen physisch, psychisch und sozial beeinträchtigen kann. Chronischer und übermässiger Lärm ist ein Gesundheitsrisiko, mindert die Wohnqualität und Standortattraktivität und verursacht hohe volkswirtschaftliche Kosten.“*

Neben den bereits im Zitat angesprochenen gesundheitlichen Schäden kann Lärm auch einfach störend auf Personen wirken. Diese negativen Folgen werden meist von unbeteiligten Drittpersonen bzw. von der Allgemeinheit getragen, die sozusagen die Kosten der Lärmemissionen bezahlen müssen. Daher wird Lärm auch als negativer externer Effekt bezeichnet (Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2007: 81).

Geräusche werden nach Glass und Singer (1972 zit. in Mace et al. 2004: 7) als Lärm empfunden, wenn sie laut, unberechenbar und unkontrollierbar sind. Des Weiteren werden Geräusche als störend oder eben als Lärm empfunden, wenn sie vermeidbar wären oder der Lärmerzeuger als rücksichtslos gegenüber den Bedürfnissen anderer angesehen wird. Dies zeigt, dass Lärm nicht nur eine physikalische Komponente hat, sondern auch soziopsychologische Aspekte aufweist (Kariel 1990: 148). Herbert Kariel (1990: 148) legte Personen verschieden laute Geräusche von Lärmquellen vor und untersuchte ihre Meinung zu diesen Lärmemissio-

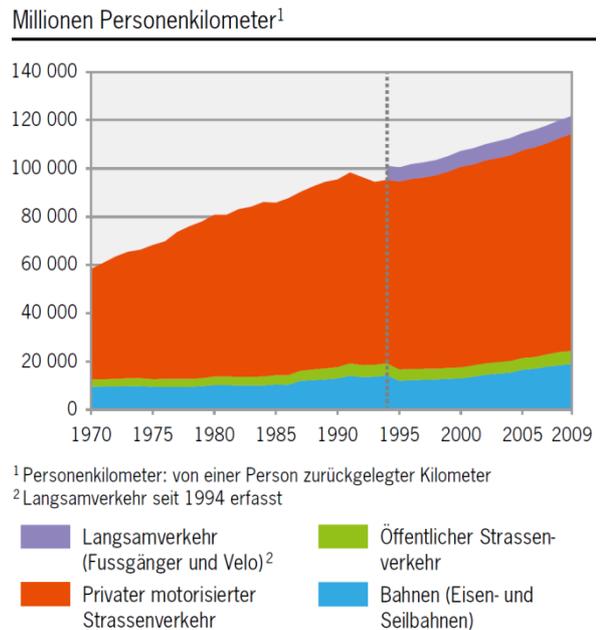
nen. Er findet heraus, dass die Lautstärke nicht in jedem Fall massgebend ist, da gewisse Geräusche schon ab einer geringen Lautstärke als störend empfunden werden. Unterstützt und erweitert wird diese Erkenntnis von Willy Aecherli (2004: 16-17). In seinem Buch beschreibt er Lärm als Umweltbelastung, Störfaktor sowie Stressverursacher und führt die historische Entstehung des Begriffs *Lärm*, dessen Eigenschaften und seine Auswirkungen detailliert aus.

### 3.1.2 Lärmmessung

Lärm wird in Dezibel gemessen. Genau genommen misst die Einheit Dezibel die Schalleistung pro Fläche, also den Schalldruck. Ein hoher Schalldruck bedeutet somit eine hohe Lautstärke (Aecherli 2004: 18-19). Das BAFU (2009: 15) erklärt die Messgrösse Dezibel wie folgt und weist auf die logarithmische Skala hin: *„Da das menschliche Ohr bei gleichem Schalldruck tiefe und hohe Töne als weniger laut empfindet als mittelhohe, werden die gemessenen Werte je nach Frequenz des Schalls korrigiert. Die meisten Länder verwenden zur Beschreibung des Lärms die so genannte A-Kurve, die es ermöglicht, das Dezibel als einheitliches Mass für alle Frequenzbereiche zu verwenden. Der Schalldruckpegel wird dann mit dB(A) bezeichnet. Das Dezibel ist ein logarithmisches, also nicht lineares Mass. Eine Erhöhung eines gegebenen dB(A)-wertes um 10 dB(A) entspricht für die Hörempfindung des Menschen einer Verdoppelung der Lautstärke. Kommen zwei gleich laute Lärmquellen zusammen, erhöht sich der Pegel um 3 dB(A).“* Weitere Informationen können dem Anhang (Kapitel 11.5 und 11.6) entnommen werden.

### 3.1.3 Lärmsituation in der Schweiz

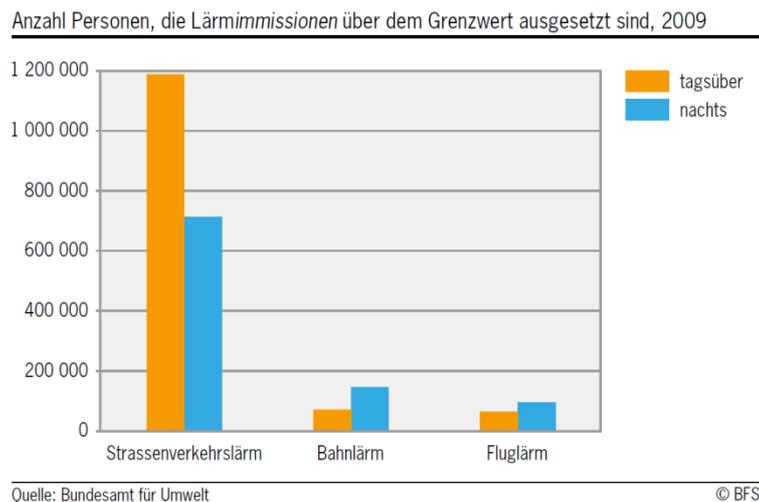
Wie die Situation in der Schweiz aussieht zeigt das Bundesamt für Statistik (BFS). In der Broschüre *Statistik der Schweiz 2010* hat das BFS ein ganzes Kapitel der Mobilität und dem Verkehr gewidmet, worin eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Verkehrssituation in der Gesamtschweiz zu finden ist (BFS 2010a). Die *Umweltstatistik Schweiz 2011* zeigt in der Abbildung 12, dass der grösste Teil des Verkehrs auf den privaten, motorisierten Strassenverkehr zurückzuführen ist, welcher auch als Hauptverursacher von Lärm gilt (BFS & BAFU 2011).



**Abb. 12** Verkehrsleistung im schweizerischen Personenverkehr (BFS & BAFU 2011: 10)

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) lancierte 2004 das Projekt SonBase. Durch das Berechnungsinstrument von SonBase konnte die nationale Lärmbelastung auf der Basis eines Geografischen Informationssystems (GIS) dargestellt und analysiert werden. Da die Lärmbelastungsdaten auf grossflächige Aussagen ausgelegt sind, können keine genauen Aussagen zu lokalen Lärmsituationen gemacht werden (BAFU 2009: 21-22). Die Gesamtlärmsituation ist in den Städten und ihren Agglomerationen besonders akut. Für den ländlichen Raum stellt der Verkehrslärm, im Vergleich zum Bahn- und Fluglärm, die grössere Belastung dar (BAFU 2009: 12). Gesamtschweizerisch sind tagsüber ca. 1.3 Millionen Menschen vom Strassenlärm betroffen. In der Nacht sinkt die Anzahl Betroffener auf 935'000 Personen (BFS 2010a: 77). Eine detaillierte Ausföchlüsslung darüber wie viele Personen von welcher Lärmquelle belastet werden, zeigt die

Abbildung 13.



**Abb. 13** Lärmbelastete Personen in der Schweiz (BFS & BAFU 2011: 12)

### 3.1.4 Strassenverkehrslärm

Strassenverkehrslärm ist nach den Erkenntnissen im Kapitel 3.1.3 besonders störend und kann sogar die Gesundheit beeinträchtigen. Verschiedene Arbeiten setzten sich mit dem Konfliktpotenzial von Strassenverkehrslärm auseinander und versuchen das Störmass von Fahrzeugen und Transportmitteln zu identifizieren (Vos 2006, Lercher & Sölder 2009, Lercher & Lechner 2010, Fend 2010, ACEM 2012).

Joos Vos (2006: 8) führte Experimente zur Lautstärke mit verschiedenen Strassenverkehrslärmquellen durch und kommt zum Schluss, dass Motorräder die am meisten störende Lärmquelle des Strassenverkehrs sind. Auf dieser Arbeit aufbauend haben Peter Lercher und Martin Sölder (2009) die Lärmquelle Motorrad in einem Wohngebiet nahe dem österreichischen Hahntennjoch genauer untersucht. Auch sie halten fest, dass der Motorradlärm aus dem gesamten Strassenverkehrslärm heraussticht. Für eine Lärminderung empfehlen die Autoren striktere Fahrzeugkontrollen der Motorräder und fordern von den Motorradherstellern eine verbesserte Technik (Lercher & Sölder 2009: 1). Weiterführend haben Peter Lercher und Christoph Lechner (2010) einen Aktionsplan mit möglichen lärmindernden Massnahmen entwickelt. Sie erforschten die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h und kommen zum Schluss, dass dies eine wirksame Methode wäre, die Lärmemissionen zu senken. Die Voraussetzung dafür ist aber, dass permanente Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden (Lecher & Lercher 2010: 6-7).

Ein Auftrag, der sich vor allem auf die Messung von Lärm bezieht, wurde von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz in Baden-Württemberg (LUBW) an die Unternehmung ACCON GmbH vergeben (Fend 2010). Der Abschlussbericht von Christian Fend (2010) wurde von Heinrich Menges (2010: 1-3) zusammengefasst, worin bestätigt wird, dass Motorräder und Personenwagen bei gleicher Geschwindigkeit nahezu die gleichen Schallpegel haben. Allerdings werden Geräusche von Motorrädern als lauter wahrgenommen als jene von Personenwagen. Nicht zu vergessen ist, dass die individuelle Betroffenheit von Personen in die Bewertung von Geräuschen miteinfliesst und vermutlich eine grössere Rolle spielt als die gemessenen akustischen Werte. So kann die negative Einstellung zu Motorrädern die subjektive Wahrnehmung der Motorradgeräusche beeinflussen (Menges 2010: 1-3). Der Lärm von Motorrädern löst somit emotionale Reaktionen aus. Dies schreibt auch der Verband der europäischen Hersteller von Motorrädern (acem) in einem Bericht über Massnahmen gegen Verkehrslärm (ACEM 2012: 3). Der Verband ist zudem der Meinung, dass das Fahrverhalten der Motorradreisenden nicht unerheblich zur Lärminderung beitragen kann. Zudem lässt er es nicht aus, zu erwähnen, dass die technischen Möglichkeiten die Motorräder leiser zu ma-

chen, ausgeschöpft seien (ACEM 2012: 9). Der Verband empfiehlt daher die illegalen Auspuffanlagen aus dem Verkehr zu ziehen und die Motorradfahrenden in Bezug auf Lärmemissionen in Ruhegebieten mit Kursen zu sensibilisieren (ACEM 2012: 11-12).

Durch die erwähnten Arbeiten scheint es erwiesen zu sein, dass Motorräder in der menschlichen Wahrnehmung zu viel Lärm verursachen. Doch wo die Massnahmen zur Lärmminde- rung ansetzen sollten scheint noch nicht geklärt zu sein. Am 26. April 2010 hat das deutsche Bundesamt für Umwelt in Berlin eine Tagung über Motorradlärm veranstaltet, durch die der Dialog zwischen den Beteiligten gefördert werden sollte. Im Zentrum stand die Frage, wie die Lärmproblematik rund um Motorräder entschärft werden kann. Eingeladen waren Vertreter und Vertreterinnen aus der Forschung, dem Umweltbundesamt, der Verkehrspolizei, dem Umweltschutz, der Fahrzeughersteller, der Technik, der betroffenen Bevölkerung sowie Personen aus der Bike Union, welche ihre Perspektive in Referaten verdeutlichten (Umweltbun- desamt Desslau-Rossau 2010: 1). Das Lärmproblem liegt einerseits in der Anzahl und den akustischen Besonderheiten von Motorrädern, aber auch in der Fahrweise der Motorradrei- senden begründet. Andererseits können Manipulationen an den Motorradschalldämpfern (Schalldämpfer befinden sich in den Auspuffanlagen) zu einfach vorgenommen und gesetzli- che Grenzwerte umgangen werden. Für die Kontrolle von Motorrädern auf illegale Umbauten und die erfolgreiche Sanktionierung der Halter und Halterinnen, müssten die gesetzlichen Grundlagen (ECE-Regelungen) für Kontrollmöglichkeiten angepasst werden (Umweltbun- desamt Desslau-Rossau 2010: 5). Die derzeitige Umsetzung der Lärmemissionskontrolle bei Motorrädern ist in der Praxis schwierig, da nur Standgeräuschmessungen möglich sind. Mass- gebend wären allerdings die Emissionen im Betriebszustand. Um diese messen zu können, müssten die Messvoraussetzungen für Vorbeifahrten, welche gesetzlich vorgeschrieben sind, angepasst werden (Umweltbundesamt Desslau-Rossau 2010: 1, 3).

Die Durchführung von Massnahmen liegt nicht nur bei einer Konfliktpartei, sondern bei allen Beteiligten. Politisch ist, wie erwähnt, die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen notwen- dig, damit von polizeilicher Seite die Vorbeifahrtsmessung kostengünstig umsetzbar ist. Zu- dem würde eine europäische Typengenehmigungsdatenbank das technisch notwendige Wis- sen bereitstellen. Zusätzlich zu diesen juristischen und polizeilichen Voraussetzungen für Kontrollen, sollte die Kommunikation zwischen den Konfliktparteien intensiviert werden. So könnte das Problembewusstsein der Motorradreisenden geschärft und im Gegenzug das ge- sellschaftliche Bild der Motorradfahrenden, als rücksichtslose Rowdys, korrigiert werden (Umweltbundesamt Desslau-Rossau 2010: 6-7).

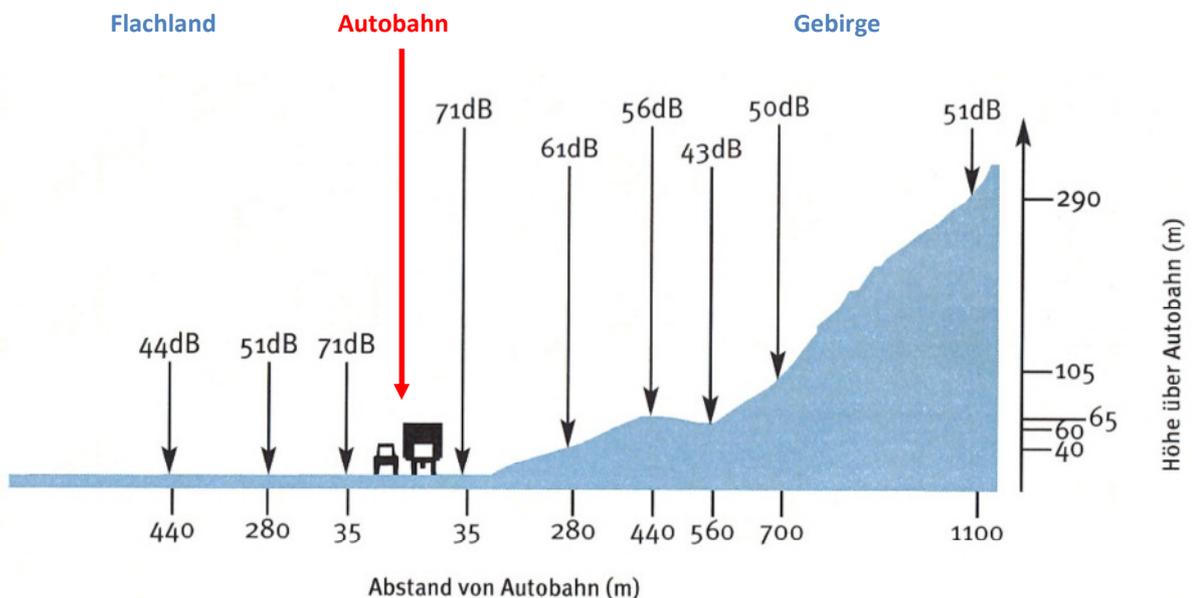
### **3.1.5 Verkehrsprobleme im Alpenraum**

Ein umfangreiches Werk über den Verkehr und die Mobilität im Alpenraum stellt der Alpenzustandsbericht des Ständigen Sekretariats der Alpenkonvention (2007) dar. Neben Zusammenhängen zwischen Verkehr, Tourismus und Wirtschaft werden auch Auswirkungen des Verkehrs, wie Lärmbelastung, thematisiert. Der Verkehr hat in den Alpen allgemein zugenommen und insbesondere der motorisierte Personenverkehr ist in den Ferienzeiten und an Wochenenden zum Problem geworden. Die Auswirkungen auf die Umwelt durch die Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Flächenverbrauch sind beträchtlich (Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2007: 27, 64, 70).

Verschiedene Artikel, wie jene von Werner Bätzing (1998), Herbert Birkenfeld (2002) und Martina Fromhold-Eisebith (2007), weisen ebenfalls auf das Verkehrsproblem im Alpenraum hin. Dabei werden besonders der Transit- und Güterverkehr thematisiert und mögliche Lösungsansätze diskutiert. Erwähnt wird unter anderem, dass der Transitverkehr zu den ältesten Nutzungsformen der Alpen gehört und das zentrale Problem von Alpentälern darin besteht, dass Transitstrecken die inneralpinen Wirtschaftsräume miteinander verbinden und gleichzeitig auch die Zufahrt zu den Tourismusorten garantieren. So überlagert sich der Eigen-, Transit- und Tourismusverkehr, was zu hoher Verkehrsbelastung führt (Birkenfeld 2002: 26, Bätzing 1998: 33). Erschwert werden Lösungsfindungen durch die grenzüberschreitende und vielfältige Akteurslandschaft im Alpenraum (Fromhold-Eisebith 2007: 36-37). Mögliche Hintergründe zum wachsenden Verkehrsaufkommen im Tourismus werden von Rafael Matos-Wasem (2006) gegeben. Er zeigt auf, dass es weniger um die Zunahme der Mobilität geht, sondern, dass das Reisen schneller geworden ist, wodurch Kurzreisen öfters unternommen werden. Unterstützt wird dieser Trend auch durch die gute Infrastruktur und Erreichbarkeit (Matos-Wasem 2006: 13-15).

Es drängt sich die Frage auf, inwiefern im Gebirgs- und Alpenraum ein grösseres Lärmproblem besteht als anderswo. Informationen zur Lärmausbreitung und darauf abgestimmte Handlungsempfehlungen finden sich im technischen Untersuchungsbericht von Bernd Gabriel (1980) oder auch im Auftragsbericht zur Alpen-Initiative von Ulrich Kurze (2001) und in Publikationen zum MONITRAF Projekt, wie in jener von Flavio Ruffini, Sandra Lange und Ulrich Klammsteiner (2007) sowie bei Jürg Thudium, Simon Grimm und Ewa Schumacher (2005).

Die Abbildung 14, welche auch im Alpenzustandsbericht verwendet wird, zeigt die Ausbreitung von Lärm im Gebirge, welcher sich im Vergleich zum Flachland anders verhält, wodurch spezielle Massnahmen zur Lärminderung notwendig werden (Kapitel 11.7). Es wird auf die Topographie verwiesen, mit den steilen Hängen, den engen Tälern und den speziellen Wetterlagen. In der Abbildung 14 zeigen sich die Effekte darin, dass im flachen Gelände der Schalldruck mit zunehmender Entfernung schneller abnimmt als auf der Gebirgsseite. Vermehrt müssten daher Massnahmen an der Lärmquelle ansetzen (Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2007: 100). Das heisst, das Verkehrsaufkommen sollte verringert und Güter auf die Schiene verladen werden (Kurze 2001: 2, Thudium et al. 2005: 46). Unterstützt werden diese Erkenntnisse von der CIPRA (1994: 13-29), welche eine umfangreiche Sammlung von Referaten zum Thema Verkehr in den Alpen zusammenfasste.



**Abb. 14** Vergleich der Schallausbreitung im Gebirge und im Flachland (verändert nach CIPRA 2009: 4)

Etwas globaler betrachtet Hartmut Topp (1995: 41) in seinem Artikel das Verkehrsmanagement und dessen Kontrolle. Er ist der Ansicht, dass nur ein ganzheitlicher Ansatz, die Verkehrsprobleme lösen kann. Besonderen Wert legt er auf die Internalisierung von externen Kosten und erwähnt, dass die Reisegewohnheiten verändert werden müssen.

### **3.1.6 Lärmforschung in Naturschutzgebieten**

Der Alpenraum beherbergt ein einzigartiges Ökosystem, welches vielerorts unter Schutz steht. Gerade diese Schutz- und Ruhezone sind für Touristen und Touristinnen attraktive Ausflugsziele, was zur Folge haben kann, dass empfindliche Gebiete übernutzt werden. Die steigenden Besucherzahlen und das Reiseverhalten führen zu Luft- und Lärmverschmutzung. Gleichzeitig stellten Britton Mace, Paul Bell und Ross Loomis (2004: 5-7) fest, dass die Besucherinnen und Besucher in Bezug auf Ruhe und klare Luft hohe Anforderungen an Naturschutzgebiete stellen. Der Grund weshalb sie Naturschutzgebiete aufsuchen, hat somit einen Einfluss auf ihr Lärmempfinden. Durch einen psychologischen Ansatz findet die Autorenschaft heraus, dass Personen toleranter gegenüber Lärm sind, wenn das Geräusch nur über kurze Zeit andauert und eine wichtige, sinnvolle Aktivität (z.B. Helikopter-Rettungseinsatz) hinter dem Geräusch steckt. Sie erwähnen zudem, dass kulturelle und demographische Merkmale einen Einfluss auf das Lärmempfinden haben können (Mace et al. 2004: 24-25).

In der Diskussion um die Wahrnehmung von Geräuschen in Naturschutzgebieten, spielt auch die individuelle Vorstellung eine Rolle, wie ein Naturschutzgebiet klingen soll. Mit dem Klang der Natur als Ressource von Nationalparks beschäftigte sich Nicholas Miller (2008) am Beispiel von amerikanischen Nationalparks. Er ging unter anderem den Fragen nach, wie viel Mensch gemachte Geräusche in einem Nationalpark angemessen sind und wie diese Geräusche quantifiziert werden können. Er identifiziert Lärmquellen wie Flugzeuge, Schneemaschinen, Wasserkraftwerke, Verkehrsfahrzeuge sowie Ressourcenförderungsanlagen. Auch Motorradreisende finden Erwähnung, da sie auf ihrer Reise zu grossen Motorradtreffs Nationalparks durchfahren (Miller 2008: 80-83).

Eine Evidenz, dass Verkehrslärm in Naturschutzgebieten auch wirklich als störend empfunden wird, erbringt die Arbeit von McDonald, Baumgartner und Iachan (1995 zit. in Mace et al. 2004: 18). Sie befragten 15'000 Besucher und Besucherinnen in 39 verschiedenen Parks und halten fest, dass Lärm von allen Befragten und nicht nur von einzelnen Gruppen als Störfaktor genannt wird. Spezifiziert wird diese Aussage von Dellora, Martin und Saunders (1984 zit. in Mace et al. 2004: 19), die Motorradgeräusche über 68 dB(A) als häufigsten Grund für Freizeitkonflikte identifizierten.

## **3.2 Schweizerischer Nationalpark und Biosfera Val Müstair**

### **3.2.1 Beitrag zum Tourismus und zum Verkehr**

Der Frage, inwiefern ein Naturschutzgebiet wirtschaftlich und touristisch für eine Region interessant ist, wird in verschiedenen Arbeiten nachgegangen. Eine der ersten Arbeiten stammt von Christian Steiger (1993), der die Bedeutung des Schweizerischen Nationalparks ausarbeitete. Welche Rolle der Nationalparktourismus für die Regionalwirtschaft hat, untersuchte Irene Küpfer (2000). Sie legt ausführlich dar, dass Naturschutzpärke den touristischen Aufschwung in einer Region anregen können. Allerdings betonen Irene Küpfer und Hans Elsasser (2001: 48-50) auch, dass hierzu ein diversifiziertes Tourismusangebot und Infrastruktur notwendig sind. Die Diplomarbeit von Urs Kunz (2000) zeigt die Entwicklung seit dem Jahr 1985 und die wirtschaftliche Situation sowie die Zukunftsperspektiven der Regionen im Engadin und des Münstertals auf und vergleicht sie untereinander.

Die Arbeiten von Tanja Fasser (2008) und Manuela van Audenhove (2007) beschäftigten sich mit der regionalen Wertschöpfung im Engadin und den Auswirkungen auf die Umwelt durch das Biosphärenreservat Val Müstair Parc Naziunal. Sowohl Tanja Fasser (2008: 17), als auch Manuela van Audenhove (2007: 23-24) kommen auf einen mehrheitlich positiven Zusammenhang zwischen dem Biosphärenreservat Val Müstair Parc Naziunal und der regionalen Wertschöpfung sowie der Umwelt. Eine etwas andere Perspektive nimmt Johanna Karthäuser (2009) in ihrer wahrnehmungsgeografischen Studie ein, in der sie sich mit der Akzeptanz der Biosfera Val Müstair in der Bevölkerung auseinandersetzt. Sie kombinierte quantitative Fragebögen und qualitative Interviews. Aufgrund der Empirie im Jahre 2007 kommt sie zum Schluss, dass der grösste Teil der Bevölkerung gegenüber dem geplanten Biosphärenreservat im Münstertal positiv eingestellt ist (Karthäuser 2009: 83-84). Mit der Einstellung der Bevölkerung gegenüber dem Schweizerischen Nationalpark beschäftigte sich Martina Meier (2010). Die Autorin zeigt in ihrer Arbeit, dass die Akzeptanz von Schutzgebieten lokal sehr wichtig ist und Nutzungskonflikte frühzeitig angegangen werden müssen. Zu Beginn legt sie dar, wie der Nationalpark entstand, was seine gesetzlichen Grundlagen sind und dokumentiert das gescheiterte Erweiterungsvorhaben. Zudem geht sie auf das Konzept der Biosfera Val Müstair ein und nimmt Bezug auf die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Nationalparks (Meier 2010: 5-14). Als Datengrundlage verwendete sie einen quantitativen Fragebogen, den sie 150 Personen aus der Lokalbevölkerung vorlegte. Bezüglich des Verkehrsaufkommens durch Touristen und Touristinnen gaben mehr als die Hälfte der Befragten an, dass sie sich nicht am zusätzlichen Tourismusverkehr stören würden. Von den restlichen Befragten störte sich jede fünfte Person am Verkehr.

Nina Laely (2011) setzte in ihrer Masterarbeit ebenfalls bei der Einstellung der Bevölkerung zum Schweizerischen Nationalpark an und verwendete dazu qualitative Methoden. Neben detaillierten Ausführungen zur Geschichte, Bedeutung und Akzeptanz des Schweizerischen Nationalparks und der Biosfera Val Müstair, erläutert sie den Stand der Forschung zum Nationalpark. Im Hauptteil ihrer Arbeit untersucht sie die wechselseitige Beeinflussung der umliegenden Gemeinden und dem Schutzgebiet. Sie legt unter anderem die Ängste und Erwartungen der Lokalbevölkerung in Bezug auf den Nationalpark dar und hält fest, dass sich die Akteure des Tourismus, des Schutzgebietes und der Gemeinden über die Funktion des Nationalparks nicht einig sind (Laely 2011: 93).

### **3.2.2 Verkehr und Lärmemissionen in der Ofenpassregion**

Hans Lozza (2009) stellt das Verkehrsproblem und die Lärmbelastung durch Motorradreisende am Ofenpass aus Sicht des Schweizerischen Nationalparks dar. Die Rede ist von der zunehmenden Mobilität und dem Durchgangsverkehr, die besonders in den Ferienzeiten und an Wochenenden zur Belastung für Natur und Bevölkerung werden. Als Hauptverantwortliche werden Motorradreisende gesehen, welche zu schnell und mit nicht gesetzeskonformen Auspuffanlagen unterwegs sind. Betroffen vom Lärm und dem Freizeitverkehr sind vor allem das Val Trupchun und das Ofenpassgebiet des Schweizerischen Nationalparks (Lozza 2009: 18). Im Jahr 2006 wird eine Umfrage durchgeführt, welche die Bedürfnisse und die Wahrnehmung des Nationalparks und der geplanten Biosfera Val Müstair aus Sicht der Besucherinnen und Besucher des Nationalparks erhob. Die Befragten konnten unter anderem auch Verbesserungsvorschläge und Störfaktoren anbringen. Die Auswertung ergab, dass sich knapp 50% der Befragten an nichts stören. Noch vor dem Lärm werden die missachteten Regeln und die zu vielen Leute mit je gut 9% genannt. Der Lärm besetzt mit 3.8% den dritten Platz. Besonders der Motorradlärm wird von den befragten Personen als störend empfunden (Campbell et al. 2007: 9, 34). Auch Alice Trachsel (2010) befragte für ihre Masterarbeit die Besucher und Besucherinnen des Nationalparks und schuf so eine weitere Evidenz für die vermuteten Lärmprobleme im Nationalpark. Sie konzentrierte sich auf das Segment der älteren Besucherinnen und Besuchern und führte unter ihnen qualitative Interviews durch. Von besonderem Interesse ist hier die Feststellung, dass die vielbefahrene Ofenpassstrasse den älteren Besuchern und Besucherinnen ein Dorn im Auge ist, wogegen etwas unternommen werden soll (Trachsel 2010: 63-64).

Carla Züllig (2007) schrieb ihre Diplomarbeit über den Verkehr im Biosphärenreservat Val Müstair Parc Naziunal, verfasste Handlungsempfehlungen dazu und stellte einen Vergleich zur UNESCO Biosphäre Entlebuch her. Sie analysierte die Verkehrssituation in den Dörfern des Münstertals, führte Interviews mit verschiedenen Personen durch und erhob erste Daten aus einer Umfrage unter Motorradreisenden. Carla Züllig (2007: 11-12) bezog auch die lokalen Lärmkataster des Tiefbauamtes Graubünden aus 1998 und 2002 mit ein und zeigt, dass die Gemeinden Tschier, Lü, Fuldera und Valchava laut Messungen keine Lärmgrenzüberschreitung aufweisen, die Gemeinden Santa Maria und Müstair allerdings schon. Die Autorin hält zum Schluss fest, dass für die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts und die Weiterentwicklung des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal die Integration des Verkehrs ins Biosphärenreservat unabdingbar ist (Züllig 2007: 54). Zu diesem Fazit kommt auch Thierry Corti (2000). Er schrieb eine Semesterarbeit zur Reduktion und Lenkung des Verkehrs im Untereggadin und stellt verschiedene Massnahmenmöglichkeiten vor. Neben der juristischen Umsetzbarkeit zeigt er die Wirksamkeit der verschiedenen Massnahmen auf. Es zeigt sich, dass Massnahmen lokal differenziert betrachtet und die Zielvorstellungen klar formuliert sein müssen. Wichtig ist die Erarbeitung eines kombinierten Verkehrs- und Tourismuskonzepts (Corti 2000: 31).

In Bezug auf die Verkehrssituation ist die UNESCO Biosphäre Entlebuch vergleichbar mit jener des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal. Der verstärkte Motorradverkehr und wiederkehrende Reklamationen wegen Motorradlärm wurden auch dort registriert (Persönliche Kommunikation UNESCO Biosphäre Entlebuch). Die UNESCO Biosphäre Entlebuch führte eine wissenschaftliche Untersuchung zu Mobilitätsstrategien durch. Die Diplomarbeit stammt von Thomas Achermann (2009), worin er ein Ziel- und Indikatorensystem für eine nachhaltige Mobilität ausarbeitet. Er unterstreicht, dass bauliche Massnahmen alleine das Verkehrsverhalten nicht ändern können. Vielmehr bedarf es Kampagnen und der Partizipation der Bevölkerung (Achermann 2009: 1). Mit einer Verkehrskampagne und Auftritten an Motorradtreffs, werden im Entlebuch die Motorradreisenden alljährlich auf ihren Fahrstil, den Lärm und das Tempolimit aufmerksam gemacht. Zudem werden Gespräche mit Motorradreisenden geführt und so die Sichtweise der Motorradreisenden aufgenommen. Die Motorradreisenden nehmen die Kampagne gut auf und der Lärm ist nach Aussagen der Bevölkerung zurückgegangen (Persönliche Kommunikation UNESCO Biosphäre Entlebuch). Das integrative und kommunikative Vorgehen kann als Vorbild für das Biosphärenreservat Val Müstair Parc Naziunal gesehen werden (Züllig 2007: 41).

Dem Lärmproblem wurde im Nationalpark auch mit technischen Hilfsmitteln und einer weiteren Befragungen auf den Grund gegangen. Der Schweizerische Nationalpark gab der EMPA den Auftrag, die durch Motorräder verursachten akustischen Immissionen im Nationalpark zu ermitteln, woraus eine unveröffentlichte Studie resultierte. Mit Messinstrumenten wurden im Nationalpark an ausgesuchten Stellen der Ofenbergstrasse Geschwindigkeitsmessungen, eine Fahrzeugtypenidentifikation und ein Emissionsmodell für Motorräder hergeleitet sowie die belasteten Orte des Wandernetzes identifiziert (Heutschi 2010: 2). Ergänzend führte die ETH Zürich im August 2010 eine Besucherbefragung mit 600 Nationalparkgästen zum Thema Verkehrslärmbelästigung durch (Omlin & Brink 2010: 3). Die Resultate der Studie zeigen, dass sich 20% der Besucherinnen und Besucher durch etwas gestört fühlen und rund 50% von diesen Personen den Verkehr als Grund nennen. Der Autor und die Autorin folgern, dass eine grosse Mehrheit der Nationalparkgäste den Verkehrslärm nicht als grosses Umweltproblem im Nationalpark ansieht. Auffallend ist allerdings, dass sich fast doppelt so viele Personen vom Motorradlärm als vom Lärm der Personenwagen gestört fühlen. Dennoch wurde die durchschnittliche Störintensität als gering eingestuft (Omlin & Brink 2010: 3-4, 12-15). Weiter wird in der Studie festgehalten, dass Personenwagen und Motorrad unterschiedlich laut wahrgenommen werden. Um denselben Grad an Belästigung zu erreichen, ist bei Motorrädern eine um 30 dB(A) geringerer Schallpegel nötig als bei Personenwagen. Ein Grund könnte in der Technik von Motorrädern liegen, da diese den Nachteil haben, dass sie im Vergleich zu Personenwagen höhere Tieftonanteile aufweisen, welche durch die Luft schlechter absorbiert werden (Omlin & Brink 2010: 24-25).

Weiter zeigen die Daten, dass Motorräder bei Geschwindigkeiten höher als 100 km/h lauter sind als Personenwagen (Heutschi 2010: 2, 16). Zum Schluss wurde untersucht inwiefern eine Einhaltung der 80 km/h eine Lärminderung herbeiführen würde. Das Resultat von einer Reduktion von 2.7 dB(A) ist laut den Autoren eher ernüchternd und sie halten fest, dass die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit kaum eine Verbesserung der Lärmsituation bringen würde (Heutschi 2010: 24, Omlin & Brink 2010: 26).

### **3.3 Forschung in weiteren Naturschutzgebieten**

Im Folgenden möchte ich auf internationale Arbeiten zum Thema Verkehr in Naturschutzgebieten eingehen, die bis anhin noch keine Erwähnung fanden.

#### **3.3.1 Privat- versus öffentlicher Verkehr in Naturschutzgebieten**

David Holding und Martin Kreutner (1998) beschreiben das Problem des zunehmend zur Belastung werdenden Autoverkehrs in Nationalparks. Dabei handelt es sich um Besucher und Besucherinnen, die mit dem Privatauto zum Nationalpark reisen, anstatt den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Im Artikel wird ein Projekt im Nationalpark Bayerischer Wald in Deutschland vorgestellt, welches aufzeigt wie ein Ausgleich zwischen „*Zuckerbrot und Peitsche*“ im Umgang mit dem Verkehr erreicht werden kann. Im Parkgebiet wurden einige Strassen saisonal für den Privatverkehr geschlossen und gleichzeitig ein öffentliches Bussystem eingerichtet. Während die Besucher und Besucherinnen des Nationalparks das Bussystem begrüßen und weitere Strassensperrungen befürworten, stellen sich Anwohner und Anwohnerinnen gegen weitere Strassensperrungen, weil sie wirtschaftliche Nachteile im Tourismus befürchten. Die Autoren halten fest, dass Projekte, welche einseitig nur auf dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs basieren, die Reisegewohnheiten nicht verändern können (Holding & Kreutner 1998: 175, 181). Dies wurde schon von Sharon und Kevin Cullinane (1999, 1997) aufgezeigt. Sie führten eine Umfrage mit 700 Autofahrern und Autofahrerinnen in den Nationalparks Dartmoor und Lake District in England durch. Sowohl in der Arbeit von Holding und Kreutner (1998: 118) als auch bei Sharon und Kevin Cullinane (1999: 86) wird empfohlen, dass Verkehrsprojekte, sowohl restriktive Massnahmen gegen den Privatverkehr als auch die Etablierung von öffentlichen Transportmitteln beinhalten sollten. Ein anderer Weg wird im Nationalpark Hohe Tauern in Österreich verfolgt. Die Täler des Parkgebietes sind für den Privatverkehr gesperrt. Lokalen Taxiunternehmen wird die Möglichkeit gegeben Konzessionen zu erwerben, damit die touristische Erschliessung zu bestimmten Tageszeiten gewährleistet bleibt (Mose 2004: 216).

### 3.4 Motorradfahren und Wahrnehmung

Nicht nur das Verkehrsaufkommen und die touristische Nutzung von Natur- und Nationalparks hat sich verändert, auch das Motorradfahren an sich unterliegt seit seiner Erfindung den gesellschaftlichen Entwicklungen. Zuerst wird auf die Geschichte des Motorrads und nachfolgend auf die Motorradreisenden selbst eingegangen. Abschliessend wird die Wahrnehmung von Motorradreisenden thematisiert.

#### 3.4.1 Vom Motorradfahren zum Motorradtourismus

Die Geschichte des Motorrads wird in den Büchern von Thomas Kohler (2005, 2007) ausführlich dargelegt. Aus dieser Reihe stammt auch die Beschreibung des helvetischen Begriffs „(...) *Töff, der das Erlebnis Motorrad so lautmalerisch und treffend übersetzt*“ (Kohler 2005: 9). Es handelt sich um eine „(...) *Sprachschöpfung, welche die Charakteristika der frühen Fahrzeuge, deren direkte Mechanik, die fehlende Geräuschdämmung kleiner Auspuffanlagen überzeugend zum Ausdruck bringt*“ (Kohler 2005: 9). Heutige Motoren haben allerdings nicht mehr so viel mit dem beschriebenen Klang eines alten Motorrads gemeinsam (Kohler 2005: 9). Motorräder wurden um 1890 erfunden und galten zu Beginn des letzten Jahrhunderts als abenteuerliches Fortbewegungsmittel. Das erste Schweizer Motorrad stammt von Karl Bleidorn und gleicht auf den ersten Blick eher einem Fahrrad (Kohler 2005: 9, 18).

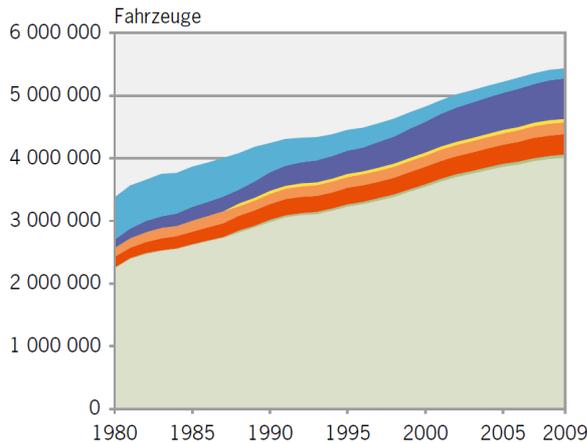
In den 1920er Jahren gab es noch keine asphaltierten Strassen und der Staub, der Gestank sowie die Unfälle setzten den Fussgängern und Fussgängerinnen arg zu. Wirksame Bremsen für Motorräder kamen erst langsam auf (Kohler 2005: 139). Der Kanton Graubünden war ein Sonderfall, da er den motorisierten Verkehr bis 1925 auf seinen Strassen verboten hatte. Grund war die erst gerade fertig gestellte Rhätische Bahn, deren Rentabilität nicht durch den Individualverkehr beeinträchtigt werden sollte, da der Kanton aufgrund der hohen Investitionen noch Schulden abzubezahlen hatte (Kohler 2005: 142). Im Jahre 1930 wurde das Motorrad zum Transportmittel von Personen der Arbeiterklasse und erlebte so seinen ersten Boom. Aus dieser Zeit stammt auch das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (Kohler 2005: 9, Kohler 2007: 44). Nach dem Zweiten Weltkrieg waren Motorräder im Vergleich zum Automobil günstige Alternativen und wurden vor allem für den Transport genutzt. Durch amerikanische Kriegsveteranen entstand damals der Mythos des einsamen Bikers, für die das Motorrad eine Möglichkeit bot, den bürgerlichen Werten und Zwängen der Gesellschaft zu entfliehen. Dies war auch die Zeit als die ersten Motorradclubs, wie zum Beispiel die *Hells Angels*, gegründet wurden (Znoj 2011: 22-23).

In den 1950er Jahren eroberte der Motorroller den Markt. Der Roller war leiser, sauberer und einfacher zu handhaben als ein Motorrad (Kohler 2007: 202-203). Ein Jahrzehnt später galt das Motorrad als Fahrzeug der Rebellen, der Rocker und Hippies und wurde verstärkt auch als Hobby und Rennsportgerät betrachtet (Kohler 2005: 9).

In den 1970er Jahren setzte der japanische Hersteller Honda einen neuen Leistungsstap und eroberte mit der Massenproduktion den Motorradmarkt. Die europäischen Hersteller erholten sich erst in den 1980er Jahren wieder. Seit diesem Zeitpunkt ist das Motorrad ein Lifestyle- und Freizeitobjekt, was auch die Anforderungen an Motorräder veränderte (Kohler 2005: 9, Znoj 2011: 23). Was beim Automobil längst zum Standard gehört, findet seit einigen Jahren auch Einzug in neue Motorradmodelle. Die Rede ist von Antiblockiersystemen (ABS), Schadstoffemissionsbegrenzungen durch Katalysatoren bis zu Komfortelementen und der Kommunikationstechnik. Selbst das so genannte *Sound Design* wird nicht dem Zufall überlassen. Die Entwicklung zeigt, dass heutige Motoren leistungsfähiger sind und die Masse zugleich zugenommen hat. Das Verhältnis von Leistung zu Masse hat sich demnach verschlechtert. Hingegen hat sich einiges in der Sicherheitstechnik verbessert, wovon die abnehmenden Zahlen der Unfalltoten seit den 1980er Jahren zeugen (Stan 2003: 239-257).

Motorradfahren gilt heute als die sportlichste motorisierte Art der Fortbewegung und hat sich unlängst vom Arbeits- zum Freizeitfortbewegungsmittel und Statussymbol gewandelt. Das Motorradfahren verleiht Eindrücke von Natur und Landschaft, welche gerade auf Alpentouren besonders eindrücklich sind und wo das Kurvenfahren mit einem Landschaftserlebnis verbunden wird (Geser 1995: 4-5).

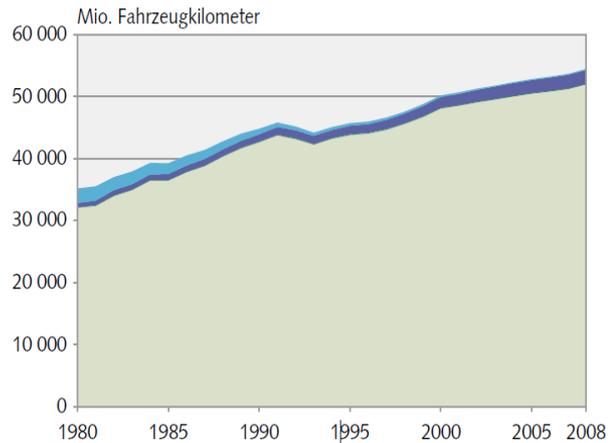
Ein Blick in die Statistik zeigt, dass auch Frauen das Motorrad für sich entdeckt haben. Sie machen rund 10% der Motorradreisenden aus (Walter et al. 2009: 65, SFZ 2010). Gesamtschweizerisch waren im Jahr 2010 651'202 Motorräder in der Schweiz im Verkehr. Der Motorradanteil am gesamten Strassenfahrzeugbestand der Schweiz liegt bei rund 12% und hat seit den 1990er Jahren zugenommen (Abbildung 15) (BFS 2011). Ergänzend zeigt die Abbildung 16, dass der Kilometeranteil der Motorräder seit den 1990er Jahren zugenommen hat, aber der Kilometeranteil der Personenwagen nach wie vor grösser ist (BFS 2010a: 37).



Quelle: BFS, ASTRA



**Abb. 15** Bestand der Strassenmotorfahrzeuge in der Schweiz (BFS 2010b: 11)



Quelle: BFS

© BFS



**Abb. 16** Fahrleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs in der Schweiz (BFS 2010a: 37)

### 3.4.2 Motorradreisende und ihr Beitrag zum Tourismus

Welchen Beitrag Motorradreisende zur touristischen Wertschöpfung leisten können, wurde von Vanessa Rey (2011) untersucht. Sie beschäftigte sich mit dem Motorradtourismus am Beispiel des Klausenpasses und geht der Frage nach, wie die Schweiz vom Motorradtourismus profitiert und zeigt mit welchen Massnahmen die Wertschöpfung erhöht werden könnte. Zu diesem Zweck führte sie Umfragen unter Motorradreisenden am Klausenpass sowie mittels eines online Fragebogens durch. Ergänzend führte sie Interviews mit Vertretern und Vertreterinnen aus Gastronomie, Hotellerie, der Polizei und des Tourismus. Sie kommt zum Schluss, dass Motorradreisende für einige Gastronomiebetriebe wichtige Gäste sind und der Motorradtourismus an Bedeutung gewinnen wird (Rey 2011: 25). Vanessa Rey (2011: 42, 47) weist aber auch auf die negativen Effekte der Lärm- und Schadstoffbelastung durch Motorräder hin, die bei einer Ausdehnung des Tourismusangebots vermutlich steigen würden.

### 3.4.3 Motorradreisende als Forschungsobjekt

Auf den ersten Blick scheint das Thema Unfallrisiko im Zusammenhang mit Motorrädern die wissenschaftliche Literatur zum Motorradfahren einzunehmen. So gibt es unzählige Studien über den Schutzgrad von Materialien für Motorräder und Helme sowie der sicheren Bekleidung. Dies erstaunt insofern nicht, da der Verletzungsgrad von Motorradreisenden höher ist als bei Personenwagen. Dennoch ist die häufigste Unfallursache auf den Faktor Mensch zurückzuführen (Walter et al. 2009: 21-22). Die Beratungsstelle für Unfall (bfu) hat dazu ein Sicherheitsdossier zusammengestellt, welches Handlungsempfehlungen zur Reduzierung von schweren Unfällen im motorisierten Zweiradverkehr aufzeigt. Auch auf dem Ofenpass gab es schon Motorradunfälle mit Schwerverletzten und Toten (Walter et al. 2009: 162).

In einer Studie zum Verhalten und der Unfallanfälligkeit von Motorradfahrenden wird herausgefunden, dass das Unfallrisiko neben situationsbedingten, externen Faktoren auch durch persönliche Eigenschaften, wie Schulbildung und Erfahrung aber auch durch die Motorradleistung erhöht bzw. verringert wird (Bächli-Biètry & Ewert 2008). Inwiefern ein gewisser Motorradtyp das Unfallrisiko erhöht untersuchten Eric Teoh und Marvin Campbell (2010: 507). Sie wiesen nach, dass Fahrer und Fahrerinnen des Motorradtyps Supersport<sup>2</sup> ein um vier Mal höheres Todesrisiko haben als jene von so genannten Cruiser und Standard Motorradmodellen.

Ein beliebtes Studienobjekt von psychologischen und soziologischen Arbeiten sind Motorradfahrende als Subkultur, auch unter den Namen *Biker* und *Rocker* bekannt. Suzanne McDonald-Walker (2000) verfasste ein Buch über Biker, ihre Kultur, Politik und Macht. Sie ging der Frage nach, weshalb sich Individuen einer Gruppierung anschliessen und mit ihr identifizieren, weshalb sie zu politischen Aktionen übertreten und wie daraus soziale Bewegungen entstehen (McDonald-Walker 2000: 7). In seiner Diplomarbeit befasste sich Philip Stotter (2008) ebenfalls mit dem Thema Motorrad-Rockern. Sein Fokus liegt auf den männlichen Identifikationskonstruktionen in der Postmoderne, die er anhand der Geschichte der Motorrad-Rocker und ihrer Subkultur erklärt.

---

<sup>2</sup> Neben Standard, Cruiser und Supersport Modellen werden von Teoh & Campbell (2010: 511) die Kategorien Scooter, Chopper, Touring, Dual Purpose, Sport, Sport Touring, Unclad Sport, Off-Road und All-Terrain unterschieden. Für die vorliegende Arbeit wird eine andere Einteilung der Motorradtypen verwendet, welche im Kapitel 6.1.4 vorgestellt wird.

#### 3.4.4 Wahrnehmung von Motorradreisenden

Um Motorradfahrende besser zu verstehen, ist es unerlässlich auf die Wahrnehmung einer auf dem Motorrad sitzenden Person einzugehen. Ein erster Blick, auf motorradfahrende Frauen und Männer im Deutschland der 1980er Jahre, wird im Buch von Gerd Würzberg (1985) gegeben. Es basiert auf qualitativen Interviews und gibt Einblick in den Alltag, Hintergründe und Sehnsüchte von Motorradfahrern und Motorradfahrerinnen, erzählt von ihrer Obsession und nimmt Bezug auf Vorurteile gegenüber Motorradreisenden.

Einen Aufsatz zur Faszination des Motorradfahrens verfasste Thomas Alkemeyer (2004). Zur Wahrnehmung eines Motorradfahrenden schreibt Thomas Alkemeyer (2004: 7), dass das Motorradfahren durch die Kraft der Maschine einerseits ein Gefühl der Stärke und der Verbundenheit zu ihr aufkommen lässt und andererseits gekennzeichnet ist durch das Gefühl der Schwäche und Verletzlichkeit, da Selbstüberschätzung zu fatalen Unfällen führen kann. Die direkte Wahrnehmung von Geschwindigkeit und Beschleunigung wird zu einer körperlichen Erfahrung. Motorradreisende sind zudem auf die Bedingungen ihrer Umgebung angewiesen. Wind, Strassenbelag, Nässe und auch das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmenden ist von existenzieller Bedeutung (Alkemeyer 2004: 9-10).

Im Buch *Die Psychologie des Motorrads* beschreibt Hansjörg Znoj (2011: 9-13) wie das Motorrad als Gegenstand die Wahrnehmung, das Handeln und die Motivation des Menschen beeinflusst und gestaltet. Er nimmt dabei verschiedene Perspektiven ein und setzt sich psychologisch mit dem „*Werkzeug und Instrument Motorrad*“ auseinander, wodurch er der Verbindung „*Mensch-Maschine*“ auf den Grund geht. Hansjörg Znoj (2011: 36-38) vertritt die These, dass sowohl der Mensch die Maschine beeinflusst als auch umgekehrt die Maschine den Menschen. Durch das Motorrad spürt der Fahrer oder die Fahrerinnen die Strasse, die Umgebung und handelt entsprechend. Indem das Motorrad die Aufmerksamkeit von der fahrenden Person fordert, beeinflusst es also dessen Wahrnehmung. Die Wahrnehmung hängt zudem davon ab, welche Bedeutung dem Motorrad durch den Fahrer oder die Fahrerinnen beigemessen wird. Ein Motorrad steht zum Beispiel für das Bedürfnis nach Fortbewegung, ruft aber auch weitere Assoziationen hervor, wie Respekt oder Freiheit. Diese Assoziationen werden durch die Gesellschaft geprägt und über die Fahrer und Fahrerinnen auf das Motorrad übertragen. Das heisst, die Art und Weise wie ein Motorrad gefahren wird, hängt auch mit den gesellschaftlichen Entwicklungen oder Stereotypen zusammen, die Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen aufnehmen.

## 4 Methodisches Vorgehen

Im folgenden Kapitel wird das methodische Vorgehen erklärt und begründet. Als erstes wird auf das Forschungsdesign eingegangen, worauf die Methoden teilnehmende Beobachtung, Leitfaden-Interview und Fragebogen erklärt werden.

### 4.1 Forschungsdesign

#### 4.1.1 Kombination von quantitativen und qualitativen Methoden

In meiner Arbeit wird ein quantitativ ausgewerteter Fragebogen, qualitative Leitfaden-Interviews und eine teilnehmende Beobachtung (Kapitel 4.2) kombiniert. Keine Methode wird der anderen übergeordnet, vielmehr werden sie aufgrund ihrer jeweiligen Stärken und der Forschungsumstände ergänzend verwendet (vgl. Flick 2009: 49). Die Inhalte des Fragebogens und des Leitfaden-Interviews sind so gestaltet, dass sie sowohl ähnliche Themengebiete abdecken, aber auch spezifische Fragen aufweisen, die einfacher mit der einen als mit der anderen Methode ermittelt werden können. Das Ziel dieser Triangulation ist es, umfassendere Erkenntnisse zu gewinnen, als wenn nur eine Methode angewendet würde (Flick 2009: 44-45). Die zusätzlichen Erkenntnisabsichten werden im folgenden Abschnitt in Abhängigkeit zum Forschungsthema erläutert.

Die spezifischen Fragen des Fragebogens beziehen sich auf das Ausgabeverhalten der Motorradreisenden, die Routenwahl und die demographischen Merkmale. Zudem werden die Ergebnisse nach signifikanten Zusammenhängen mit den Analysekriterien untersucht (Kapitel 2.4.2). Durch die Ausführung des Fragebogens in einer Hardcopy- und in einer Online-Version, wird der Stichprobenumfang vergrößert. Ausländische Motorradreisende haben am Ofenpass einen grossen Anteil an der Gesamtmenge der Motorradreisenden. Durch die Übersetzung des Fragebogens in vier Sprachen, ist diese Gruppe ebenfalls vertreten. Die detaillierte Ausführung zur Fragebogenkonstruktion wird im Kapitel 4.4 erläutert.

Im Gegensatz zum Fragebogen kann mit einem Leitfaden-Interview nach dem Kontext gefragt werden, wie der Wahrnehmung des Untersuchungsgebietes, den Hintergründen und Ursachen oder den Emotionen und Meinungen der Motorradreisenden. Zum Beispiel können bestimmte Antwortmuster in den Fragebögen später in Interviews aufgegriffen werden (Flick 2009: 48). Die Möglichkeit im Interview nachfragen und den Ablauf des Interviews auf die Gesprächssituation anpassen zu können, sind wichtige Vorteile. Zudem lassen sich Leitfaden-

Interviews in einem iterativen Prozess verändern. Die detaillierten Ausführungen zum Leitfaden-Interview sind dem Kapitel 4.3 zu entnehmen.

## 4.2 Teilnehmende Beobachtung

### 4.2.1 Wahl des Beobachtungsverfahrens

Die Teilnehmende Beobachtung bot sich an, da ich selbst Motorradfahrerin bin und als solche im Untersuchungsgebiet erkannt werden wollte, wodurch ich mir einen verbesserten Zugang zur Zielgruppe schaffte. Ziel war es, das Untersuchungsgebiet aus der Perspektive einer Motorradfahrerin kennen zu lernen, und das Fahrgefühl auf dem Ofenpass der Leserschaft näher zu bringen. Des Weiteren dienten die Beobachtungen bei der Ausarbeitung des Fragebogens und des Interviewleitfadens als Grundlage.

Die besondere Herausforderung bei der teilnehmenden Beobachtung lag darin, dass ich mich mit dem *going native*<sup>3</sup> sowie mit meinen Annahmen auseinandersetzen musste, damit die Balance zwischen Teilnahme und kritischer Aussenperspektive gewahrt blieb (Flick 2009: 291). Im Rahmen der wiederholten Korrekturlesungen versuchte ich meine Interpretation der Daten und der Interviews kritisch zu hinterfragen und mit nicht-motorradfahrenden Personen zu diskutieren, um so mögliche voreingenommenen Schlüsse aufdecken zu können. Durch eine möglichst transparente Darstellung der Daten und Interviewinhalte versuche ich, die Grundlage für das Nachvollziehen meiner Interpretationen zu schaffen.

### 4.2.2 Vorgehen bei der teilnehmenden Beobachtung

Die teilnehmende Beobachtung wurde während dem Pretest des Fragebogens am Wochenende vom 8.-9. Juni 2011 (Kapitel 4.4.2) und während der Woche vom 14.-21. August 2011 durchgeführt und in Anlehnung an Flick (2009: 287-296) wie folgt gestaltet:

1. Deskriptive Beobachtung: In einem ersten Schritt wurde das Untersuchungsgebiet von mir als Motorradfahrerin entdeckt, wodurch ich mir ein Bild der Ofenpassregion machen konnte und ein Fahrgefühl erhalten habe. Dies dient einerseits dem besseren Verständnis der Aussagen der Motorradreisenden und andererseits stellt dies die Grundlage für den persönlichen Erlebnisbericht in der Hinführung zum Thema dar (Kapitel 1). In dieser Phase wurden freie Feldnotizen, Vermerke auf einer Strassenkarte und Fotos zur Dokumentation erstellt.

---

<sup>3</sup> Nach Flick (2009: 291): „Der Verlust der kritischen Aussenperspektive und unhinterfragte Übernahme der im beobachteten Feld geteilten Sichtweisen (...).“

2. **Fokussierte Beobachtung:** Durch spontane Gespräche im Untersuchungsgebiet wurde die Verkehrssituation, im Besonderen in Bezug auf Lärmemissionen und Verkehrsverhalten, aus der Perspektive von Personen der lokalen Gastronomie (drei Leitfaden-Interviews), Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen, Automobilisten, Nationalparkpersonal, Wandern und Wanderinnen beleuchtet. Die Dokumentation der Gespräche wurde nicht wie in Flick (2009: 288) beschrieben mit vorgefertigten Beobachtungsbögen, sondern ebenfalls mittels stichwortartigen Feldnotizen vorgenommen. Die drei Interviews mit den Personen aus der Gastronomie wurden digital aufgezeichnet und transkribiert.
3. **Selektive Beobachtung:** Weitere Belege und Hinweise bezüglich Verkehrsaufkommen, Fahrweisen und Lärmemissionen wurden während der Empirie auf dem Ofenpass gesucht. Die Beobachtungen wurden nachträglich protokolliert.

### **4.2.3 Auswertungsmethode**

Die Erkenntnisse aus der teilnehmenden Beobachtung wurden als qualitative Interviews erhoben und liegen in Form von Feldnotizen oder anonymisierten Transkripten vor. In dieser Arbeit sind Inhalte aus Gesprächen im Rahmen der teilnehmenden Beobachtung mit dem Begriff *Gespräche* und einem Indexbuchstaben gekennzeichnet (Kapitel 11.1). Sie haben vor allem ergänzenden und sondierenden Charakter und wurden deshalb nicht eigens mit einem kodierenden Verfahren ausgewertet. Die Notizen wurden inhaltlich interpretiert und als ergänzende Hinweise den Ergebnissen der anderen Methoden gegenüber gestellt (Kapitel 6).

## **4.3 Qualitatives Leitfaden-Interview**

### **4.3.1 Wahl der Interviewform**

Für die Bearbeitung meines Forschungsthemas der Perspektive und subjektiven Wahrnehmung von Motorradreisenden bietet sich ein Leitfaden-Interview, wie es Helfferich (2009: 179-180) oder Flick (2009: 221-225) beschreiben, an. Durch den Leitfaden konnte eine Struktur in die Interviews gebracht werden, die es erlaubte spezifische Themen gezielt anzusprechen, während offene Antworten gewährleistet blieben (Flick 2009: 223, Helfferich 2009: 180).

Des Weiteren wurde das Interview und der Leitfaden in Form eines problemzentrierten Leitfaden-Interviews nach Witzel (1985, 2000) aufgebaut. Das problemzentrierte Interview eignet sich dafür subjektive Sichtweisen zu erfassen und konzentriert sich auf eine gesellschaftlich

relevante Problemstellung (Flick 2009: 210, 213). In der vorliegenden Arbeit sind dies namentlich die Lärmemissionen der Motorräder und die Wahrnehmung der Motorradreisenden. Nach Witzel (2000: 3) besteht ein solches Interview aus einem Kurzfragebogen, einem Leitfaden, einer Tonträgeraufzeichnung und einem Postskript. In der vorliegenden Arbeit wurden einige Modifikationsvorschläge zum problemzentrierten Interview aufgegriffen, wie sie von Flick (2009: 212-213) angebracht werden. Der Kurzantwortfragebogen mit den Faktenfragen wurde an den Schluss des Interviews gestellt. Die Postskripte zu den Interviews wurden nicht separat schriftlich festgehalten. Die Eindrücke wurden jedoch in Form von Notizen beim Kurzantwortfragebogen angefügt. Auf den Aufbau des Leitfadens wird in Kapitel 4.3.4 eingegangen.

### **4.3.2 Sampling**

Das Sampling nimmt bei qualitativen Methoden einen speziellen Stellenwert ein. Denn inwiefern eine qualitative Studie verallgemeinerbare Aussagen zulässt, hängt weniger von der Grösse der Stichprobe ab als von der Qualität des Samplings bzw. von der Auswahl der Motorradreisenden (Flick 2009: 50). Für diese Arbeit wurde ein *purposeful Samplings* nach Patton (1990) angewendet. Beim *purposeful Sampling* werden Personen (oder Fälle) ausgesucht, welche viele Informationen zum gewünschten Forschungsthema geben können (Patton 1990: 169). Da es sich in dieser Arbeit um ein kleines Sample handelt, entschied ich mich für die Strategie des *maximum variation Samplings*. Diese Strategie hat den Vorteil, dass trotz wenigen Fällen, Personen interviewt werden, die sich hinsichtlich verschiedener Kriterien wie Alter, Geschlecht, Motorradmarke, Motorradfahrerfahrung und Beruf unterscheiden, wodurch ein breites Spektrum an Erfahrungen, verschiedenen Sichtweisen und unterschiedlicher Wahrnehmung abgebildet wird. Dabei geht es darum, aufgrund der Varianz der Teilnehmer und Teilnehmerinnen, die Vielfältigkeit und allfällige Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten (Patton 1990: 172).

### **4.3.3 Zielgruppe**

Die Zielgruppe für die qualitativen Interviews sind in erster Linie Motorradreisende, welche den Ofenpass kennen und befahren haben. Es wurden allerdings auch Personen interviewt welche den Ofenpass noch nicht befahren haben (Kapitel 7.4.2). Zudem wurden die Interviews mit Personen durchgeführt, die der Deutschen Sprache mächtig sind. Die Gründe für den Fokus auf die deutsche Sprache liegen in meinen Fremdsprachfertigkeiten und dem Zeitrahmen der Forschungsarbeit. Dies bedeutet, dass das Kriterium Herkunft und Sprache in den Interviews nur einseitig abgebildet ist (Kapitel 7.4.2).

#### 4.3.4 Konstruktion des Leitfadens

Bei der Konstruktion des Leitfadens wurde nach dem so genannten SPSS-Prinzip von Helfferich (2009: 182-185) vorgegangen, allerdings habe ich Modifikationen vorgenommen.

1. Sammeln: In einem ersten Schritt wurde ein Brainstorming durchgeführt, bei dem alle Fragen gesammelt wurden, die mit dem Forschungsthema in Zusammenhang stehen.
2. Prüfen: Die demographischen Fragen wurden aussortiert und an den Schluss des Leitfadens gesetzt. Die weiteren Fragen wurden bezüglich ihrer Eignung für das Forschungsvorhaben hinterfragt, verworfen oder umformuliert.
3. Sortieren: Das Sortieren der Fragen fand bereits gleichzeitig zum Sammeln der Fragen statt. Denn das Brainstorming ermöglichte mir von Beginn an eine thematische Gliederung und bessere Übersicht.
4. Subsumieren: Im letzten Schritt wurde zu jedem thematischen Block eine offene Frage gesucht (Erzählimpuls), unter der weiterführende Fragen als Vertiefung hinzugefügt wurden.

Der Entwurf des Leitfadens wurde mit einer Interviewperson vor der Empirie getestet. Allerdings veränderte sich der Leitfaden auch mit jedem zusätzlichen Interview während der Empirie. Dies lag daran, dass neue, spannende, bisher unbekannte Aspekte von den Interviewteilnehmenden angesprochen wurden, die später in den Leitfaden aufgenommen wurden. Der letzte Stand des Leitfadens kann im Anhang (Kapitel 11.4) eingesehen werden.

#### 4.3.5 Zugang und Vorgehen

Während der Empirie am Ofenpass vom 14-21. August 2011 wurde versucht, Personen aufgrund der in Kapitel 4.3.3 erwähnten Kriterien auf der Passhöhe des Ofenpasses auszuwählen, die ein Interview von rund 30 Minuten machen würden. Zwei Personen erklärten sich bereit vor Ort mit zumachen. Die häufigste Ursache für die Ablehnung war die zu lange Zeitdauer des Interviews. Den Leitfaden stark zu kürzen schien mir unangebracht, weil kaum Zeit für Erzählungen und Nachfragen geblieben wären. Ein weiterer Punkt betrifft das *maximum variation Sampling*, welches sich vor Ort, auf dem Ofenpass, schwierig umzusetzen liess, da ich keine Hintergrundinformationen zu den potenziellen Interviewteilnehmenden hatte (Kapitel 7.4.2).

Aufgrund der mangelnden Bereitschaft vor Ort, beschloss ich die Interviews zu einem späteren Zeitpunkt (September bis November 2011) von zu Hause aus zu organisieren. Mittels Schneeballprinzip, beginnend bei meinem Familien- und Freundeskreis, kam ich einfacher mit Motorradreisenden in Kontakt, die sich für längere Interviews Zeit nehmen würden. Insgesamt wurden sechzehn Interviews mit neunzehn Personen durchgeführt. Davon waren zwei

Paarinterviews mit Fahrern und ihren Sozias, ein Ehepaar, welche beide selbst Motorradfahren, eine Sozia, zwei Fahrerinnen und zehn Fahrer. Ort und Zeit des Interviews wurde von den Teilnehmenden selbst bestimmt. Alle befragten Personen waren einverstanden, dass das Interview digital aufgezeichnet wird.

#### 4.3.6 Transkription

Die Interviews wurden kurze Zeit nach ihrer digitalen Aufzeichnung in Schriftsprache transkribiert. Die Ausgangssprache war in allen Fällen Schweizerdeutsch. Während des Transkribierens wurden die Namen und Orte der interviewten Personen anonymisiert. Aussagen und Inhalte der Interviews werden in dieser Arbeit mit dem Begriff *Interview* und einem Indexbuchstaben versehen (Kapitel 11.1). Wenn ein Interviewausschnitt verwendet wird, bezeichnet der Buchstabe I die Interviewerin und P die interviewte Person.

Folgende Regeln wurden beim Transkribieren angewendet (Tabelle 1):

“jesses“	Schwierig übersetzbare Schweizerdeutsche Ausdrücke
...	Längere Pausen
,	Kürzere Satzunterbrechungen
[...]	Abschweifungen oder irrelevante Stellen
JA	Starke Betonung in Grossbuchstaben
(lacht)	Laute und Gestik kursiv und in Klammern
(unverständlich)	Persönliche Bemerkungen in Klammern

**Tab. 1** Angewandte Transkriptionsregeln (eigene Darstellung)

#### 4.3.7 Auswertungsmethode

Ich orientiere mich an der von Schmidt (2007: 448) beschriebenen Darstellung der Analyse von Leitfaden-Interviews, welche dazu ermutigen soll, „(...) *eigene, passende Wege zu finden*.“ Die Wahl dieses Vorgehens erfolgte auf Grund der Tatsache, dass ich als MotorradfahrerIn unweigerlich Vorwissen in die Forschung mitbringe. Das Verfahren, wie es Schmidt (2007: 447-456) vorschlägt, ermöglicht einen Austausch zwischen Material und theoretischem Vorverständnis und lässt Raum für Modifikationen. Im Folgenden wird das modifizierte Vorgehen vorgestellt:

1. Kategorien aus Vorwissen: Durch das Studieren der Literatur und das Hinzuziehen meiner Beobachtungen sowie der Gespräche mit verschiedenen Personen am Ofenpass wurden erste Kategorien formuliert (Schmidt 2007: 451).

2. Themen aus Interviews: Die Transkripte der Interviews wurden gelesen und für jedes Transkript, die vorkommenden Themen, welche einen Bezug zur Fragestellung haben, notiert (Schmidt 2007: 448-450). Die Kategorien aus dem Vorwissen und die Themen aus den Interviews sind im Anhang (Kapitel 11.8) einsehbar.
3. Auswertungskategorien bilden: Die Themen aus den Interviews wurden den Kategorien des Vorwissens gegenübergestellt und abgeglichen. Daraus entstanden Begriffe, welche als Auswertungskategorien bezeichnet werden (Schmidt 2007: 448-450).
4. Auswertungsleitfaden erstellen: Die Auswertungskategorien wurden mit Ausprägungen versehen. In einem ersten Versuch wurde der erstellte Auswertungsleitfaden an einem Transkript angewendet, indem passende Textstellen einer Kategorie und einer Ausprägung zugeordnet wurden. Der Auswertungsleitfaden wurde dann anhand der Eignung der Auswertungskategorien revidiert (Schmidt 2007: 451). Der definitive Auswertungsleitfaden ist im Anhang (Kapitel 11.9) aufgeführt.
5. Codieren aller Interviews: Die Auswertungskategorien wurden auf das Material angewendet. Zuerst wurden alle Textpassagen gesucht, die einer Kategorie zugeordnet werden können und dann eine Ausprägung gewählt, die auf die jeweilige Textpassage passte (jeweils die dominanteste) (Schmidt 2007: 452-453).
6. Fallübersichten erstellen: Pro Fall wurde eine Tabelle mit allen Auswertungskategorien erstellt. Dabei wurde pro Interview (oder Fall) die Häufigkeit jeder Kategorie notiert. Dadurch zeigt sich die Verteilung der Kategorien im Textmaterial (Schmidt 2007: 454-455). Dabei wurden die Auswertungskategorien zu Kernkategorien zusammengefasst.
7. Mindmap erstellen: Die Fallvergleiche wurden nicht in Memos festgehalten, sondern in Form eines Mindmaps (Anhang 11.10). Konkret wurde eine Kernkategorienlandschaft entworfen und die Beziehungen der einzelnen Auswertungskategorien untereinander mit Pfeilen gekennzeichnet. Ziel war es diese Kernkategorien miteinander zu verknüpfen und so den roten Faden für die Interpretation zu finden. Das Mindmap wurde sowohl für jedes einzelne Interview erstellt (Fallvergleiche), als auch für alle Interviews gemeinsam.
8. Beziehungsgeflecht visualisieren: In einem weiteren Schritt wurde das Mindmap visualisiert. Dazu diente die Illustration anhand einer Kreis-Beziehungsgrafik (Kapitel 6.7). Dabei wurden die Kernkategorien in unterschiedlich grossen Kreisen dargestellt. Die Kreisgrösse einer Kernkategorie entspricht der Anzahl Nennungen der zugehörigen Auswertungskategorien (aufsummiert über alle Interviews bzw. Fälle). Die Bezie-

hungen aus dem Mindmap wurden in der Kreis-Beziehungsgrafik anhand der Distanz der Kreise zueinander dargestellt. Kernkategorien, die mehr Verknüpfungen (Beziehungen) aufweisen, liegen in der Grafik näher beieinander.

## **4.4 Fragebogen**

### **4.4.1 Sampling und Zielgruppe**

Die Zielgruppe besteht aus Motorradreisenden, die den Ofenpass kennen bzw. schon einmal gefahren sind. In erster Linie gilt die Aufmerksamkeit den Motorradreisenden am Ofenpass während meines Feldaufenthaltes. Diese Personen haben den Pass und den Schweizerischen Nationalpark erst gerade über- und durchquert, wodurch sie sich ein aktuelles Bild der Umgebung und des Fahrgefühls machen konnten. Auf diese Personen wurde vor Ort, während des Feldaufenthaltes vom 14.-21. August 2011, mit einem teilstandardisierten Fragebogen zugegangen. Die angesprochenen Personen wurden zufällig ausgewählt. Insgesamt wurden 88 Hardcopy-Fragbögen auf dem Ofenpass ausgefüllt. Viele davon wurden von Fahrer und Sozia zusammen beantwortet, es gab aber auch grössere Gruppen von Motorradreisenden, welche zusammen einen Fragebogen ausfüllen wollten. In diesen Fällen übernahm meistens ich das Vorlesen und Ausfüllen.

Da vermutet wurde, dass nicht alle Motorradreisenden bereit sein würden vor Ort einen Fragebogen auszufüllen, wurde die gleiche Version des Fragebogens auch online zur Verfügung gestellt. Der dazugehörige Internetlink wurde mit einem Flyer an diese Personen abgegeben (Kapitel 11.3). Zudem wurde auch auf den Fragebögen der jeweilige Internetlink vermerkt, falls es Personen geben würde, welche den Bogen nach Hause nehmen und dort ausfüllen möchten. Davon machte allerdings niemand Gebrauch. Der Stichprobenumfang konnte durch die Online-Version des Fragebogens um 46 auf 134 Fragebögen erhöht werden.

Eine Untergruppe, welche den Online-Fragebogen ausfüllte, waren Personen, die über Motorradclubs angeschrieben wurden. Dieses Sample wurde mit dem Schneeballprinzip erreicht, indem ich Motorradkollegen um die Weitergabe der Flyer per E-Mail an ihre Motorradclubs bat. Elf, der vorhin genannten 46 Online-Fragebögen, wurden auf diesem Weg ausgefüllt.

#### 4.4.2 Konstruktion des Fragebogens

Bei der Erstellung des Fragebogens wurde ebenfalls nach dem modifizierten SPSS-Prinzip nach Helfferich (2009: 182-185) vorgegangen, welches bereits in Kapitel 4.3.4 beschrieben wurde.

Während dem Pretest vom 8. und 9. Juni 2011 wurde festgestellt, dass über die Hälfte der Motorradreisenden am Ofenpass aus dem umliegenden Ausland stammen. Aus diesem Grund wurde der Fragebogen von Kollegen und Kolleginnen in drei weitere Sprachen übersetzt (Französisch, Italienisch, Englisch). Für den Online-Fragebogen wurde für jede Sprache ein separater Internetlink erstellt (Collector).

Korrekterweise müsste ein quantitativer Fragebogen, vor dessen Einsatz, nach rechnerisch-statistischen Verfahren der Testtheorie und Testkonstruktion, wie sie unter anderen Bühner (2006) beschreibt, bezüglich Qualität und Wissenschaftlichkeit evaluiert werden. Dies hätte den Rahmen dieser Forschungsarbeit gesprengt und wurde deshalb ausgelassen. Dennoch wurde der Fragebogen durch die Betreuungspersonen überprüft und nach dem Pretest angepasst. Insgesamt wurden zwanzig Fragebögen von Motorradreisenden ausgefüllt. Aufgrund der direkten Rückmeldungen seitens der Teilnehmenden und den Informationen aus der Analyse wurde der Fragebogen revidiert. Vor allem das Layout des Fragebogens und einige Fragestellungen wurden überarbeitet. Zudem musste der Fragebogen gekürzt werden.

Die Endversion des teilstandardisierten Fragebogens ist nach den Themenblöcken *Motorradtouren über den Ofenpass*, *Finanzielle Ausgaben*, *Schweizerischer Nationalpark*, *Demographische Informationen* gegliedert. Er enthält sowohl geschlossene als auch offene Antwortformate (Kapitel 7.5.3). Bei den geschlossenen Antworten wurden zwei Formate gewählt. Zum einen konnten die Teilnehmenden aus einer Auswahl von Aussagen die zutreffenden ankreuzen und zum andern mussten sie auf einer Skala ihren Zustimmungsgrad zu einer Behauptung angeben. Bei den offenen Antwortformaten handelt es sich um persönliche Kommentare der Teilnehmenden, falls keine der Antwortmöglichkeiten zutreffend ist oder um die Nennung von Gründen sowie um die Erfassung der Eckpunkte der Motorradroute. Zum Ausfüllen des Fragebogens mussten rund zehn Minuten aufgewendet werden. Der Fragebogen kann im Anhang (Kapitel 11.2) eingesehen werden.

### 4.4.3 Zugang und Vorgehen

Den Zugang zu Motorradreisenden zu erhalten ist ein schwieriges Unterfangen. Am einfachsten ist es, sie dort anzusprechen, wo sie einen Halt einlegen. Dies sind Restaurants, Hotels, Raststätten, Tankstellen, Aussichtsplattformen in der Nähe der Strasse und die Passhöhe. Motorradreisende zu erreichen, welche im Ofenpassgebiet nicht anhalten, ist eine besondere Herausforderung. Eine Idee war, diesen bei den Tankstellen zu begegnen. Allerdings wäre es Zufall gewesen, wenn diese Personen auch jene sind, welche ohne Halt über den Ofenpass fahren. Besonders in Anbetracht der Reichweite von 200 bis 300 km pro Tankfüllung, wäre es ohne weiteres möglich ohne Tankstellenhalt im Unterengadin und Münstertal bis zur Landesgrenze durchzufahren. Somit wurde auf die gezielte Erfassung der Durchreisenden verzichtet. Die Bereitschaft an den Tankstellen einen Fragebogen auszufüllen wurde als gering eingeschätzt, da der Halt zum Tanken erfahrungsgemäss kaum fünf Minuten dauert und zu kurz ist für den Fragebogen. Die Aussichtsplattformen im Nationalpark, so stellte ich während der teilnehmenden Beobachtung fest, waren nur selten von Motorradreisenden besucht worden, worauf auch diese nicht als Befragungsstandorte ausgewählt wurden. Tankstellen und Aussichtsplattformen eigneten sich besser für spontane Gespräche im Rahmen der teilnehmenden Beobachtung. Gastronomen und Gastronominnen sowie Motorradkollegen und Motorradkolleginnen empfahlen mir, nicht während den Essenszeiten und direkt in Restaurants Personen anzusprechen, da diese sich gestört fühlen würden. Die Ofenpasshöhe, mit dem grossen Parkplatz und dem Kiosk, wo sich die meisten Motorradreisenden aufhalten, eignete sich besser. Dort waren meine Chancen am grössten Motorradreisende zu finden, die sich die Zeit für einen Fragebogen nehmen würden. Vorgängig wurde beim Wirt die Erlaubnis eingeholt. Die Befragung fand in der Woche vom 14.-21. August 2011 statt. Ich reiste selbst mit meinem Motorrad an und trug auch die entsprechende Bekleidung, in der Hoffnung leichter ein Vertrauensverhältnis aufbauen zu können. Zusätzlich war ich mit der orangen Weste des Schweizerischen Nationalparks ausgestattet, welche, wie sich herausstellte, nicht nur positive Resonanz fand (Kapitel 7.5.2).

Ich erarbeitete mir eine Einleitung in den vier Sprachen, welche den Teilnehmenden mein Forschungsvorhaben darlegte. Darin waren Informationen zu den beteiligten Institutionen (Universität Zürich und Schweizerischer Nationalpark) enthalten sowie das Stichwort Masterarbeit, die Erklärung des Forschungsvorhabens in wenigen Sätzen und die Dauer des Fragebogens. Je nach Wunsch der Teilnehmenden füllten sie den Fragebogen selbst aus oder ich übernahm dies auf der Basis ihrer Angaben. Teilweise entwickelten sich so auch weitere Dis-

kussionen zum Thema, welche ich dann stichwortartig im Rahmen der teilnehmenden Beobachtung auf dem Fragebogen festhielt.

Personen, welche vor Ort nicht teilnehmen wollten, wurde angeboten die Online-Version auszufüllen. Sehr viele nahmen dieses Angebot an. Allerdings war der Rücklauf vergleichsweise gering (Kapitel 7.5.2).

#### 4.4.4 Auswertungsmethode

Die Daten der Hardcopy-Fragebögen, welche vor Ort auf dem Ofenpass ausgefüllt wurden, mussten zuerst in Excel digitalisiert und aufbereitet werden. Die Daten des Online-Fragebogens wurden automatisch im Excel erfasst. Diese beiden Datensätze wurden zusammengelegt. Alle Fragebögen wurden anhand der Zeilennummer im Excel durchnummeriert, damit die Daten wieder den *Hardcopies* zugeordnet werden können (Kapitel 7.5.3). Den einzelnen Fragen wurden Variablennamen zugewiesen und für die spätere Wiedererkennung auf einem leeren Fragebogen, dem so genannten Codeplan, festgehalten. In der Datenmatrix wurde die Antwort *Nein* mit dem numerischen Wert 0 und die Antwort *Ja* mit dem Wert 1 codiert. Angekreuzten Aussagen (bzw. Kästchen) wurde ebenfalls der Wert 1 und leeren Kästchen der Wert 0 zu gewiesen. Bei der Frage nach den finanziellen Ausgaben wurden die Zahlenwerte in Schweizer Franken umgerechnet<sup>4</sup> und uncodiert übernommen. Bei fehlenden Antworten wurde die entsprechende Zelle in der Datenmatrix leer gelassen. Dies wird von der Analysesoftware als *missing value* verstanden und bei der Auswertung nicht berücksichtigt. Aufgrund der Enthaltungen (Personen, welche die Frage nicht beantwortet bzw. leer gelassen haben) und auch weil bei einigen Fragen mehrere Antworten angekreuzt werden konnten, variiert der Stichprobenumfang bei jeder Frage.

Bei der Analyse der Daten des Fragebogens geht es vor allem darum, Trends in den Daten zu entdecken. Zu diesem Zweck wurden für die statistische Analyse vorab Analysekriterien bzw. Analysevariablen bestimmt. Diese sollen in den Tests die erklärende bzw. unabhängige Variable darstellen. Als Analysekriterien dienten die Daten aus den demographischen Informationen wie das Alter (drei Klassen), das Geschlecht (weiblich oder männlich), die Herkunft (in- oder ausländische Personen), die Nationalität (5 Klassen), die Motorradtypen (6 Klassen) und die Fahrerart (3 Klassen) (Kapitel 2.4.2). Während der Auswertung wurden für ausgewählte Fragen die Variablen Besuch des Nationalparks, Massnahmenbereitschaft und Stör- bzw. Problembewusstsein hinzugenommen.

---

<sup>4</sup> Umrechnung der Eurobeträge, Wechselkurs am 20.08.2011: 1 Euro = 1.1303 SFr. (Exchange Rates UK 2012)

Mit der frei verfügbaren Statistik- und Analysesoftware *R* sowie mit der Rechensoftware *Excel* wurde die Datenmaske analysiert. Eine erste Beschreibung der Daten konnte mit deskriptiv-statistischen Methoden gemacht werden. Die teilnehmenden Motorradreisenden wurden so in ihrer Altersstruktur, dem Geschlecht, Motorradtyp, Herkunft und ihrer Fahrerart genauer beschrieben. Zur Visualisierung wurden Kreis- und Balkendiagramme verwendet (Kapitel 6).

Für das Aufdecken von statistischen Zusammenhängen wurden vor allem nicht-parametrische Tests mit dem Signifikanzniveau  $\alpha < 0.05$  durchgeführt. Weil es sich, bis auf die Frage nach den finanziellen Ausgaben, um kategoriale Daten handelt, wurde der Chi-Quadrat ( $X^2$ ) Unabhängigkeitstest (es wird betrachtet, inwiefern zwei Merkmale unabhängig voneinander sind) oder bei kleinerem Stichprobenumfang der Fisher-Test durchgeführt (Fabrikant & Heye 2008). Die numerischen Werte der finanziellen Ausgaben wurden mit dem Shapiro-Wilk Test auf Normalverteilung geprüft. Durch diesen Test wird geprüft, ob eine signifikante Abweichung zur Normalverteilung vorliegt oder nicht (Shapiro & Wilk 1965: 591). Dieser Test wurde ausgewählt, da es bei dieser Frage einige Enthaltungen gab, wodurch die Stichprobengrösse eher klein ausfiel. Es konnte keine Normalverteilung festgestellt werden, wodurch der Levene-Test zum Einsatz kam, der die Varianzen auf ihre Gleichheit untersucht (Rudolf & Kuhlisch 2008: 150-154). Die Varianzen waren unterschiedlich und daher konnte, ohne eine Transformation der Daten, kein weiterer Test durchgeführt werden. Dies wurde allerdings nicht weiter verfolgt. Bei der Analyse der Daten aus den Fragebögen ging es vor allem darum Trends in den Daten aufzuspüren und allfällige Tendenzen zu formulieren. Mittels der Grafiken aus der deskriptiven Statistik konnte diesem Ziel in Bezug auf das Ausgabeverhalten ebenfalls Rechnung getragen werden. Die Daten zur Frage der finanziellen Ausgaben wurden daher mit einem Boxplot visualisiert (Kapitel 6.4).

## 4.5 Zeitplan

Starttermin: Mai 2011  
 Dauer: Zwei Semester  
 Forschungskolloquium: 24. Mai 2011  
 Empirie: Sommer - Herbst 2011  
 Abgabe: 30. April 2012

Aktivität	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.	Mrz.	Apr.	Mai
Konzept	Kolloquium												
Literaturrecherche													
Teil. Beobachtung		Ortserkundung	Teilnehmende Beobachtung										
Fragebogen		Pretest	Überarbeitung	Durchführung									
Interview			Durchführung, laufend Überarbeitung										
Transkripte													
Datenanalyse							Vorarbeiten	Quantitativ	Qualitativ				
Schreibarbeit		Einleitung, Stand der Forschung, Problem- und Fragestellung, Methoden, Ergebnisse Fragebogen							Ergebnisse Interviews, Diskussion, Fazit				
Überarbeitung												Rohfassung/ Abgabe	
Masterprüfung													offen

Tab. 2 Zeitplan der Masterarbeit (eigene Darstellung)

## 5 Untersuchungsgebiet

### 5.1 Der Ofenpass

In den folgenden Kapiteln wird die Ofenpassregion als Untersuchungsgebiet eingegrenzt. Zudem wird versucht den Begriff Gebirgspass zu definieren und die Geschichte des Ofenpasses bis heute kurz zu erläutern. Des Weiteren wird die Verkehrssituation im Ofenpassgebiet dargestellt.

#### 5.1.1 Der Pass, ein Definitionsversuch

Ein Gebirgspass bezeichnet, von einem Tal aus gesehen, einen Übergang über ein Gebirge in das nächste Tal. Der Pass führt dort über das Gebirge, wo sich die tiefst gelegene Passage zwischen zwei Bergen befindet. Die Passhöhe befindet sich am so genannten Bergsattel. Der Pass bezeichnet in diesem Sinne auch eine Verkehrsverbindung über ein Gebirge (Wikipedia 2012). Bruns (2008: 7) schreibt, dass Pässe zugleich verbinden und trennen. Sie können ein Tal mit einem anderen verbinden und so nicht nur physische Hindernisse sein, sondern auch Übergänge, die verschiedene Kulturen zusammenführen. Beispielsweise wird die Schweiz von den Alpen von Ost nach West durchtrennt. Um sie zu überwinden sind, neben Tunnels, die Pässe wichtige Verkehrsachsen zwischen Norden und Süden, aber auch Zufahrten für abgelegene Täler. Letzteres trifft auf den Ofenpass und das Münstertal zu. In der Abbildung 17 ist das Untersuchungsgebiet der Ofenpassregion abgebildet. Von Zernez führt die Ofenbergstrasse rund 35 km Richtung Südosten nach Santa Maria (Züllig 2007: 16). Dabei durchquert sie den Schweizerischen Nationalpark, welcher in der Karte blauumrandet ist. Die rote Linie zeigt die Grenze zu Italien und Österreich. Der Ofenpass verbindet somit das Inntal über das Münstertal mit dem Etschtal. Graubünden erhält so Anschluss an das Veltlin, das Vinschgau und das Südtirol (PTT 1955: 5, Bruns 2008: 53).

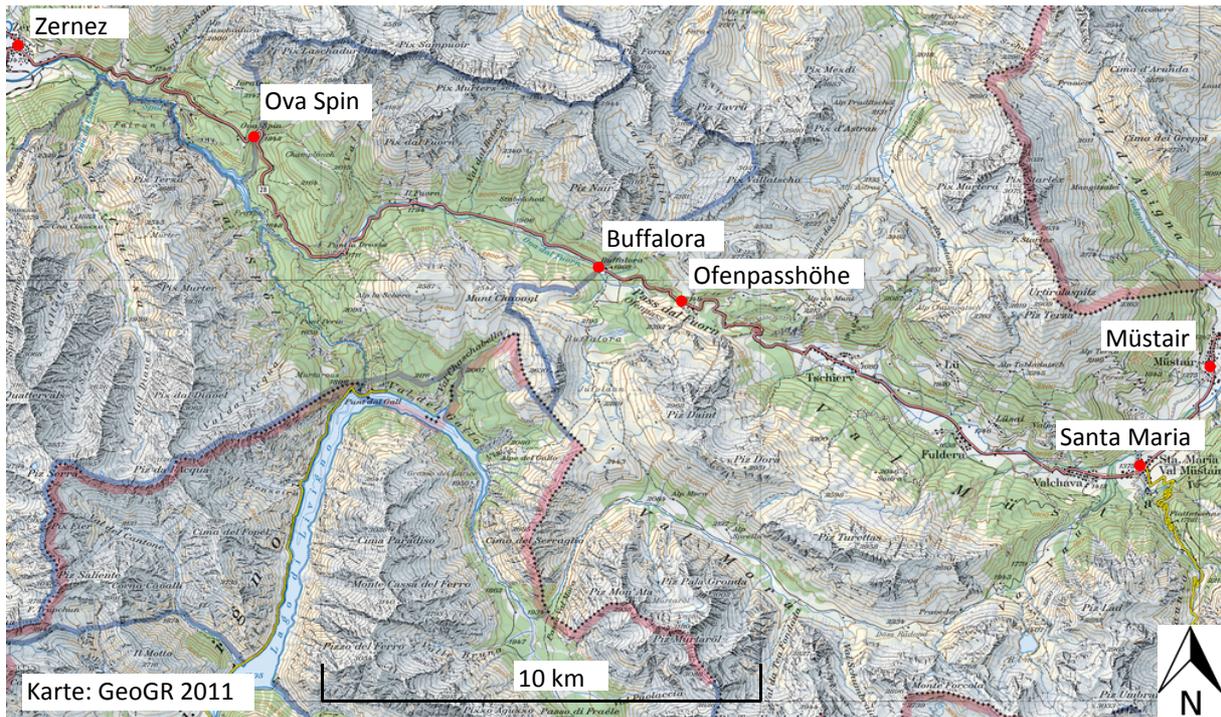


Abb. 17 Karte der Ofenpassregion (verändert nach Geodatendrehseiche Graubünden 2011)

### 5.1.2 Geschichte des Ofenpasses

Es wird vermutet, dass die ersten Siedler und Siedlerinnen des heutigen Münstertals vom Ackerbau und der Viehzucht sowie später vom Bergbau und dem Handel gelebt haben (PTT 1955: 28). Im Gebiet rund um den Ofenpass blühte im Mittelalter der Bergwerkbetrieb. Bis ins 17. Jahrhundert wurden in der Ofenpassregion Erze, später auch Silber und Blei abgebaut und mit dem örtlich gerodeten Holz die Schmelzöfen betrieben (PTT 1955: 22). Von *il fuorn*, Schmelzofen, stammt auch der Name Ofenpass (PTT 1955: 43; Bruns 2010: 54). Noch heute sind Überreste der steinernen Schmelzöfen und der Übernutzung des Waldes sichtbar (Bruns 2010: 53). Die Funktion als Handels- und Verkehrsweg war dem Ofenpass somit schon früh zugeordnet worden und wurde im 19. Jahrhundert mit einem Saumweg für den Postkutschenverkehr weiter ausgebaut. Der Bau einer modernen Fahrstrasse wurde 1956 mit der Asphaltierung vollendet (PTT 1955: 41, Bruns 2010: 55).

Für die vorliegende Arbeit interessant ist das Projekt einer *Ofenbergbahn*. Die Idee einer Normalspurbahn von Reichenau, über den Albula- und den Ofenpass nach Mals im Vinschgau entstand 1895 durch den Finanzmann und Politiker Adolf Guyer-Zeller. Der Ofenpass wäre von einem Tunnel durchbohrt worden und hätte Anschluss an das geplante Eisenbahnnetz der Vinschgau-Reschenpassbahn gefunden. Die Rede war von einer *Engadiner Orientbahn* von Graubünden über den Balkan und Istanbul bis nach Indien. Als 1914 der erste Weltkrieg ausbrach, lag das Bündner Bahnprojekt sowie auch jenes der Reschenbahn auf Eis.

Erst 1999 wurden die Pläne der Ofenbergbahn vom Kanton Graubünden erneut aufgegriffen (Bruns 2010: 55-56). Im Jahre 2006 wurde eine Machbarkeitsstudie der Ofenbergbahn durchgeführt und zurzeit laufen weitere Abklärungen über den wirtschaftlichen Nutzen und die Erwartungen an solch eine Bergbahn (Kanton Graubünden 2012). Weitere Verkehrsprojekte am Ofenpass werden in der Arbeit von Züllig (2007: 19-21) beschrieben.

### **5.1.3 Der Ofenpass heute**

Die heutige Bedeutung des Ofenpasses liegt in der Verbindung von grossen Touristenorten in Graubünden wie St. Moritz oder Davos mit den Südtiroler Ortschaften Meran und Bolzano. Zudem ist es die einzige Zufahrtmöglichkeit zum Schweizerischen Nationalpark und dem Münstertal auf Schweizer Boden (PTT 1955: 5, Züllig 2007: 16). Die Ofenpassstrasse führt also durch ein Wander- und Naturschutzgebiet. Neben dem Privatverkehr führt auch eine Postautolinie über den Pass und sorgt so für die Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz.

Die gut ausgebaute Strasse über den Ofenpass (Ofenbergstrasse) ist mit ihren übersichtlichen Kurven ein idealer Verkehrsweg für jedes Fahrzeug. Hinzu kommt, dass der Pass ganzjährig befahrbar ist. Kurz vor dem Nationalpark bei Ova Spin, im Nationalpark selbst, bei Buffalora und auf der Passhöhe gibt es Restaurants mit Hotelbetrieb. Weiter sind auch in Zernez oder in einem der Dörfer des Münstertals Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten zu finden.

Der Tourismus spielt für die ganze Region rund um den Ofenpass eine zentrale Rolle. Der Dienstleistungssektor hat im Unterengadin und dem Münstertal zugenommen und weist den grössten Anteil an Beschäftigten auf (Kanton Graubünden 2011b). Die Gemeinden am Ofenpass gehören zu den peripheren Regionen der Schweiz und haben auch mit entsprechenden Problemen wie beispielsweise der Überalterung und Abwanderung zu kämpfen (Laely 2011: 9-10). Die Abgeschiedenheit bringt auch Vorteile wie Ruhe, Natur- und Kulturlandschaft, welche gerade im Tourismus wichtige Standortfaktoren sind. Neben dem Nationalpark und dem über das Parkgebiet hinausgehenden Wandernetzes, tragen auch ein Skigebiet und die im traditionellen Stil erhaltenen Dorfkerne im Münstertal, zur Attraktivität bei.

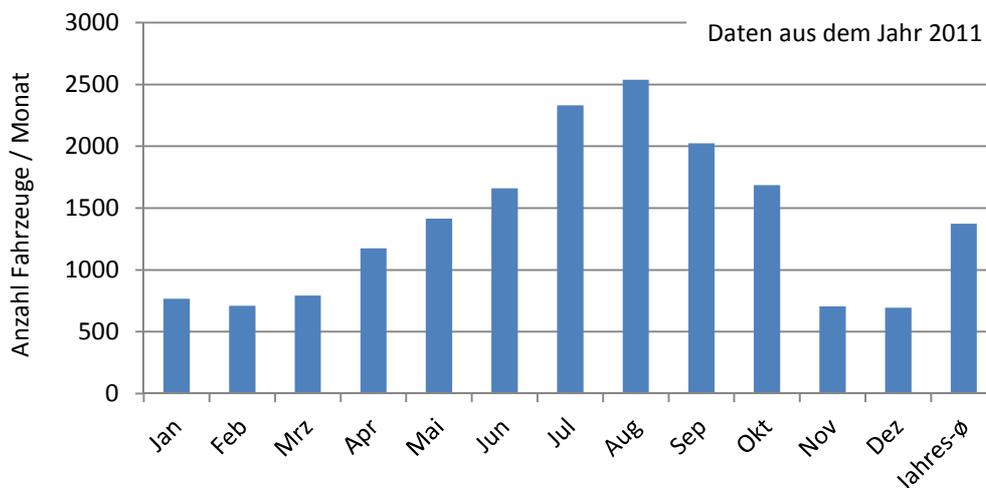
Für Motorradreisende liegt eines der attraktivsten Ausflugsziele in der Nachbarschaft des Ofenpasses. In Santa Maria führt die Umbrailstrasse auf den Umbrailpass (2'501m.ü.M.) zur schweizerisch-italienischen Grenze, nach der dann das Stilfserjoch (2'757 m.ü.M.) angefahren wird und von wo aus Bormio oder Spondinig erreicht werden. Die rund 46 berüchtigten Kehren des Stilfserjochs durch das Trafoiertal führen ins Obervinschgau (PTT 1955: 47). Nicht umsonst trägt sie auch den Namen "die Königen der Alpenstrassen". Die engen Kurven reizen manchen Motorradreisenden aber auch Autos und Wohnmobile finden dort eine besondere Herausforderung (Geser 1995: 30-31). Bei schöner Witterung lockt die Fernsicht neben zahl-

reichen Motorradfans auch Mountainbiker und Mountainbikerinnen sowie weitere Touristengruppen an.

#### 5.1.4 Die Verkehrssituation am Ofenpass

Die automatische Strassenverkehrszählstelle des Bundesamtes für Strassen liefert Daten zur Anzahl Motorfahrzeuge bei Buffalora am Ofenpass (ASTRA 2011). Allerdings werden die Motorfahrzeuge nicht nach Fahrzeugtypen unterschieden. Für das Jahr 2011 verzeichnen die Daten einen deutlichen Anstieg der Motorfahrzeuge in den Sommermonaten (Abbildung 18). Besonders hoch sind die Zahlen an Sonn- und Feiertagen. Die Spitzenzeiten liegen zwischen 10 und 14 Uhr, wobei um die Mittagsstunden die meisten Fahrzeuge anfallen (ASTRA 2011). Die absolute Anzahl Motorfahrzeuge nimmt seit 2000 zu, wobei im Jahre 2010 die höchste Fahrzeuganzahl von 4'012 Stück an einem Tag gezählt wurden. Der prozentuale Zuwachs an Motorfahrzeugen hat jedoch in der Periode 2005 bis 2010 im Vergleich zur Periode 2000 bis 2005 abgenommen (ASTRA & BFS 2011).

Zu Spitzenzeiten wird der Transit- und Tourismusverkehr im Münstertal zur Belastung für die umliegenden Dörfer und ihre Bevölkerung. Züllig (2007) führt in ihrer Diplomarbeit die Verkehrssituation im Münstertal detailliert aus und zeigt mögliche Massnahmen für ein integratives Verkehrskonzept im Zusammenhang mit den Herausforderungen der Biosfera Val Müstair auf. Besonders Santa Maria und Müstair sind laut Lärmkataster von den Lärmemissionen des Verkehrs betroffen. Während den Monaten April bis Oktober und an Wochenenden mit guter Witterung ist die Belastung durch den Verkehr besonders hoch (Züllig 2007: 2, 4, 12, Heutschi 2010: 20).



**Abb. 18** Daten der Fahrzeugzählstelle 227 Ofenpass Buffalora (eigene Darstellung, Daten: ASTRA 2011)

Die Verkehrszunahme am Ofenpass wird auch von interviewten Personen aus dem lokalen Gastgewerbe wahrgenommen (Interview B: I = Interviewerin P = interviewte Person):

I: *„Hat sich der Verkehr verändert in den letzten Jahren?“*

P: *„JA. Zugenommen natürlich! Sehr!“*

I: *„Also alle, Motorradfahrer, Autofahrer, alle Beteiligten?“*

P: *„Ja. Vor allem Motorräder, und Gruppen. Früher, ich sage so vor fünf Jahren, da waren sie mehr vereinzelt, aber jetzt die grossen Gruppen die stören schon, wenn es dann nicht mehr aufhört.“*

I: *„Und die machen dementsprechend mehr Lärm.“*

P: *„Klar. Also Lärm machen alle auch Einzelne aber äh es stört länger. Wenn man denkt jetzt könnte es vorbei sein. Nur ein Motorrad lässt man durch und denkt, ja es ist vorbei aber wenn es dann nicht mehr aufhört ist es... ja.“*

Neben der allgemeinen Verkehrszunahme wird angesprochen, dass besonders das gruppenweise Fahren von Motorrädern als störend empfunden wird. Der Lärm wird dadurch intensiver und hält länger an. Bezüglich des Lärms von Fahrzeugen wurden Messungen am Ofenpass durchgeführt. Die gemessenen Schallpegel bewegen sich in einem Bereich von rund 75 bis etwa 105 dB(A), dies gilt sowohl für Motorräder als auch für Personenwagen. Erst bei Geschwindigkeiten über 100 km/h sind Motorräder physikalisch lauter als Personenwagen. Bei 140 km/h wurde ein Unterschied von 3 dB(A) gemessen (Heutschi 2010: 8). Im Vergleich dazu dienen die Belastungsgrenzwerte des BAFU (2011), nach denen in einem Erholungsgebiet, wie der Nationalpark eines ist, 65 dB(A) als Alarmwert gelten. Der durchschnittliche Strassenverkehr weist allerdings Werte ab 70 dB(A) auf (Aecherli 2004: 26). Weitere Informationen zu Schallpegeln sind dem Anhang (Kapitel 11.5 und 11.6) zu entnehmen.

Die Zunahme des Verkehrs und die damit verbundenen Emissionen sind auch Motorradreisenden aufgefallen (Interview J):

P: *„Eine Verkehrszunahme, also von Jahr zu Jahr. Also als ich mit Motorradfahren angefangen habe, das ist jetzt zehn Jahre her, da konnte man am Wochenende gut Passfahrten machen ohne dass man da gross Verkehr hatte und wenn man das jetzt, bei schönem Wetter, ist es also... es ist immer etwas los, man muss aufpassen, man kann nicht immer nur geniessen, man muss aufpassen auf wie man fährt, vor allem auch wie andere Fahren. Man muss mehr auf die anderen schauen als auf dich selbst.“*

I: *„Vor allem Motorradverkehr oder auch Autos?“*

P: *„Ich würde sagen beides. Ich würde fast sagen mehr Autos. Aber auch die Motorräder sind mehr geworden, so vom Gefühl her.“*

Eine weitere interviewte Person empfindet das Fahren an Wochenenden als besonders mühsam und weicht deshalb auch vermehrt ins Ausland aus: *„Ja. Unsere Pässe sind einfach vollgestopft mit Cars, Autos... das ist too much, ist nicht mehr schön. Wenn ich kann fahre ich unter der Woche oder nicht in unserem Land. Da nehme ich gern eine Strasse in Kauf, die nicht so gut befestigt ist, die ich besser lesen muss, damit mir nichts geschieht, dafür habe ich weniger Verkehr“* (Interview P). Dies zeigt, dass die Verkehrszunahme auch für Motorradreisende eine Belastung darstellt.

Ein nach wie vor bestehender Verkehrsengpass besteht im Dorf Santa Maria. Der Verkehr wird mitten durch das Dorf geführt und verursacht an engen Stellen, die nur einspurig passierbar sind, Staus. Fehlende Trottoirs und Fussgängerstreifen erschweren den Passanten und Passantinnen den Weg durch den Verkehr (Züllig 2007: 33-35). Die grosse Verkehrsbelastung in Santa Maria wurde auch in einem Gespräch im Rahmen der teilnehmenden Beobachtung hervorgehoben (Gespräch B). Das Dorf Müstair hat ähnliche Verkehrsprobleme wie Santa Maria. Der Dorfkern ist auch hier eng und hat keine Trottoirs, aber es existiert eine Entlastungsstrasse (Züllig 2007: 36-37). Das Dorf Tschierv hat keine Umfahrung, ist aber dennoch nicht von Staus belastet (Züllig 2007: 33). Hier stellt sich mehr das Problem, dass die Tempolimiten nicht eingehalten und die Strassen für Passanten und Passantinnen zur Gefahrenzone werden (Gespräch B).

Eine weitere Verkehrsbelastung entsteht vor dem Zoll und dem gebührenpflichtigen, nur einspurig befahrbaren Tunnel nach Livigno, mitten im Nationalpark. Alle paar Stunden wird die Fahrriichtung gewechselt, was zu erheblichem Rückstau auf der Ofenpassstrasse und zu langen Wartezeiten für die Reisenden führen kann. Teilweise wird schon bei Ova Spin der Reiseverkehr nach Livigno von der Strasse genommen, damit Reisende über den Ofenpass ins Münstertal zufahren können (Machbarkeitsstudie Biosfera Val Müstair-Parc Naziunal 2005 zit. in Züllig 2007: 16, Interview A, B, C). Folgender Interviewausschnitt verdeutlicht das Verkehrsproblem beim Zoll nach Livigno (Interview A):

P: *„Was sie eher in den Griff bekommen sollten ist das von Livigno im Winter. Dort ist ja immer ein Wechsel am Samstag und dann gibt es Stau. Sie haben es sogar auf DRS 3 gemeldet: Stau in Zernez und am Ofenpass. Und das hat es noch nie gegeben.“*

I: *„Also jene, die beim Zoll nach Livigno in den Tunnel fahren.“*

P: *„Sie haben Massnahmen. Vor Ova Spin nehmen sie die Autos raus und lassen am Morgen nur Autos hinaus bis um 14 oder 15 Uhr und danach können alle nur hinein.“*

I: *„Der Tunnel ist nur einseitig befahrbar.“*

P: „Genau, es ist auch ein privater Tunnel. Und dann staut es und diejenigen, welche ins Münstertal wollen oder ins Südtirol bleiben stecken. Und dann gibt es nur Ärger eigentlich für Sachen, wo wir nichts dafür können. Es gibt eigentlich keine Ausweichmöglichkeit, das Stilfserjoch ist zu.“

## 5.2 Naturschutz in der Ofenpassregion

Im anschließenden Kapitel wird auf das Konzept und die Hintergründe des Schweizerischen Nationalparks und der Biosfera Val Müstair eingegangen.

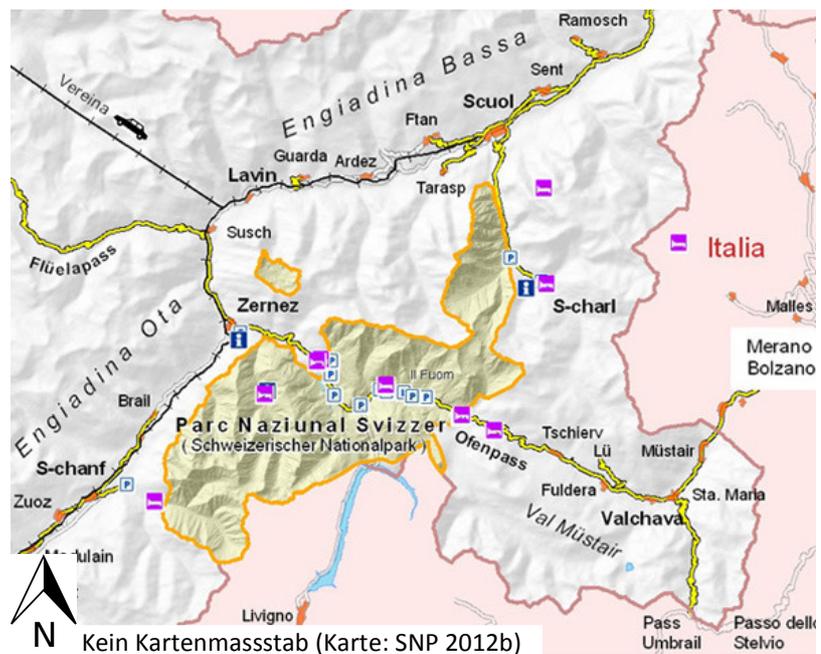
### 5.2.1 Der Schweizerische Nationalpark

Die bereits erwähnten Masterarbeiten von Meier (2010), Trachsel (2010) und Laely (2011) geben einen ausführlichen Einblick in die Entstehung des Nationalparks und der Biosfera Val Müstair sowie über deren Regeln und Bedeutung (Kapitel 3.2). Zudem kann ich für Interessierte das Buch von Staffelbach (2006) und jenes von Kupper (2012) empfehlen.

Im Folgenden wird kurz das Wichtigste zum Schweizerischen Nationalpark zusammengefasst.

Mit dem Ziel ein Stück Natur der Schweizer Alpen zu erhalten und die Wälder am Ofenpass sowie bedrohte Tierarten zu schützen, wurde 1914 der Schweizerische Nationalpark durch die heutige Schweizerische Akademie der Naturwissenschaften (SCNAT), als erster Nationalpark der Alpen und bislang einziger Nationalpark der Schweiz, gegründet. Der Nationalpark erstreckt sich über eine Fläche von 170.3 km<sup>2</sup> (Meier 2010: 5, Staffelbach 2006: 8, 28). Der Nationalpark grenzt im Süden

an den italienischen Nationalpark Stilfserjoch und beheimatet viele in der Schweiz seltene Pflanzenarten (Abbildung 19). Heute umfasst das Nationalparkgebiet fünf Gemeinden und stellt für den Tourismus eine wichtige Einkommensquelle dar. Neben einem ausgedehnten Wanderwegnetz bietet der Nationalpark seinen Besuchern und Besucherinnen Informationen rund um die



**Abb. 19** Karte des Schweizerischen Nationalparks und seiner Umgebung (verändert nach SNP 2012b)

Natur und geführte Exkursionen an (Meier 2010: 10, Staffelbach 2006: 8). Des Weiteren werden unterschiedlichste Forschungsarbeiten gefördert, wozu der Nationalpark sein Gebiet als Untersuchungsfeld zur Verfügung stellt (Staffelbach 2006: 30).

Im Jahre 1980 erhielt der Nationalpark ein eidgenössisches Gesetz (Nationalparkgesetz), worin menschliche Eingriffe in die Natur untersagt werden (Trachsel 2010: 5). Die Verordnung des Nationalparks von 1983 enthält strenge Regeln über den Umfang des Schutzes, Verbote und Strafbestimmung. Die grundlegenden Regeln lauten wie folgt (SNP 2012a):

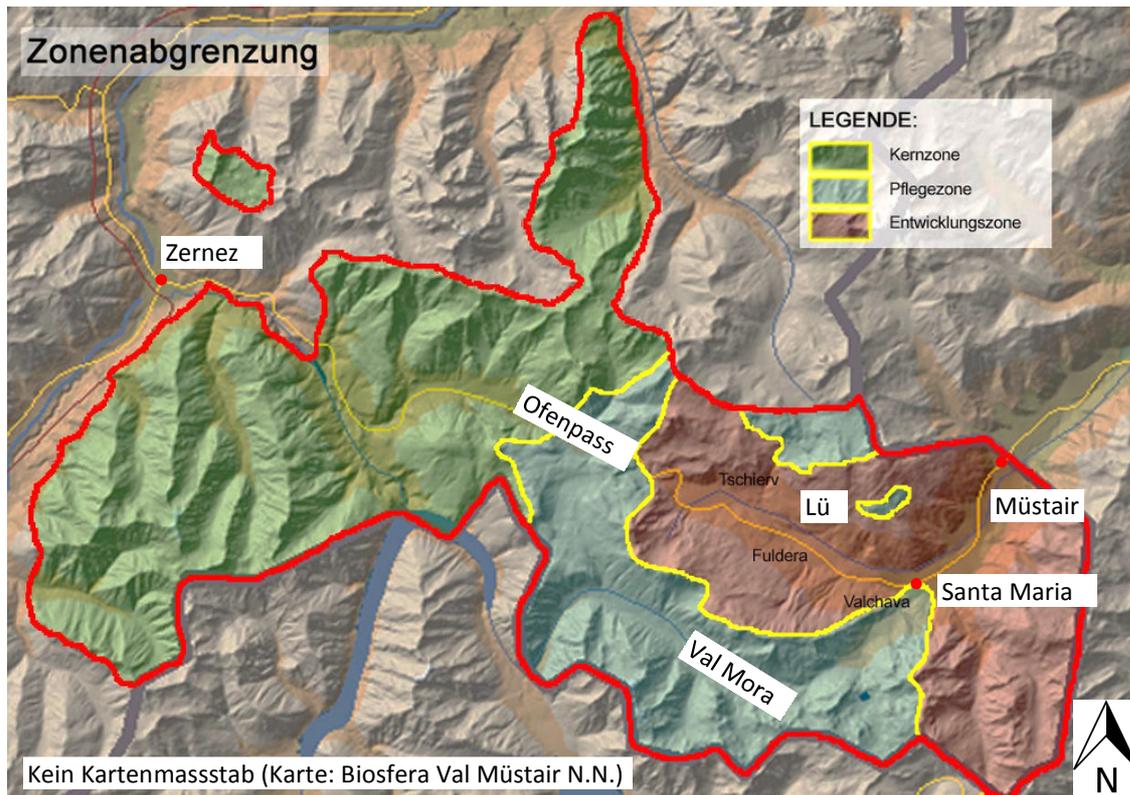
- Wege dürfen nicht verlassen werden. (Art. 2)
- Jugendliche unter 15 Jahren dürfen nur in Begleitung von Erwachsenen den Park betreten und Gesellschaften von mehr als 20 Personen müssen sich bei der Direktion anmelden. (Art. 3)
- Jagd und Fischerei sind verboten. (Art. 4)
- Weiter ist es verboten: Feuer zu machen, zu biwakieren, Abfälle liegen zu lassen, Tiere zu stören, Pflanzen und Pilze zu beschädigen, Holz zu schlagen, Hunde oder Pferde mitzuführen, Waffen, Fanggeräte und Pflanzengefässe auf sich zu tragen und gewerbliche Filmaufnahmen zu machen. (Art. 5)

### **5.2.2 Konzept des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal**

Das Konzept von Nationalparks als reine Naturschutzreservate wurde in den letzten Jahren erweitert. Die Erkenntnis, dass schöne Landschaften und Biodiversität auch durch die Kulturlandschaft geprägt werden und die Natur nur durch den Einbezug der menschlichen Bedürfnisse geschützt werden kann, führte dazu, dass die UNESCO das Programm für Biosphärenreservate entwickelte. Es handelt sich um Modellregionen, in denen der Landschaftsschutz, der Erhalt der Natur und eine nachhaltige Wirtschaft und Nutzung der Ressourcen miteinander verbunden werden. Biosphärenreservate sind also nicht nur dem Naturschutz unterstellt, sondern begeben der Herausforderung die Bereiche Gesellschaft, Kultur, Natur und Wirtschaft zu harmonisieren. Ziel ist die Schaffung eines attraktiven Lebensraums für das Wohnen und Arbeiten, mit dem sich die Bevölkerung identifizieren kann, wo die Natur geschützt und Brauchtum und Kultur gepflegt werden. Die UNESCO Biosphäre Entlebuch ist die erste in der Schweiz (Züllig 2007: 38, Staffelbach 2006: 162-164).

Biosphärenreservate werden in drei Zonen unterteilt, wobei die streng geschützte Kernzone durch eine extensiv genutzte Pflegezone umgeben wird, an welche die Entwicklungszone mit Siedlungen, Gewerbe sowie Land- und Forstwirtschaft anschliesst (Staffelbach 2006: 162).

Im Falle des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal besteht die Kernzone aus dem Schweizerischen Nationalpark, an den rund 50 km<sup>2</sup> Pflegezone angeschlossen sind. Diese reicht von der Ofenpassregion zum Jufplaun, in die Täler Val Mora und Val Vau, bis zu Gebieten oberhalb von Lü, umschliesst aber nicht die ganze Kernzone. Die Entwicklungszone umfasst mit 140 km<sup>2</sup> das Müntertal und das Val Muraunza (Umbrailstrasse) (Abbildung 20) (Staffelbach 2006: 162).



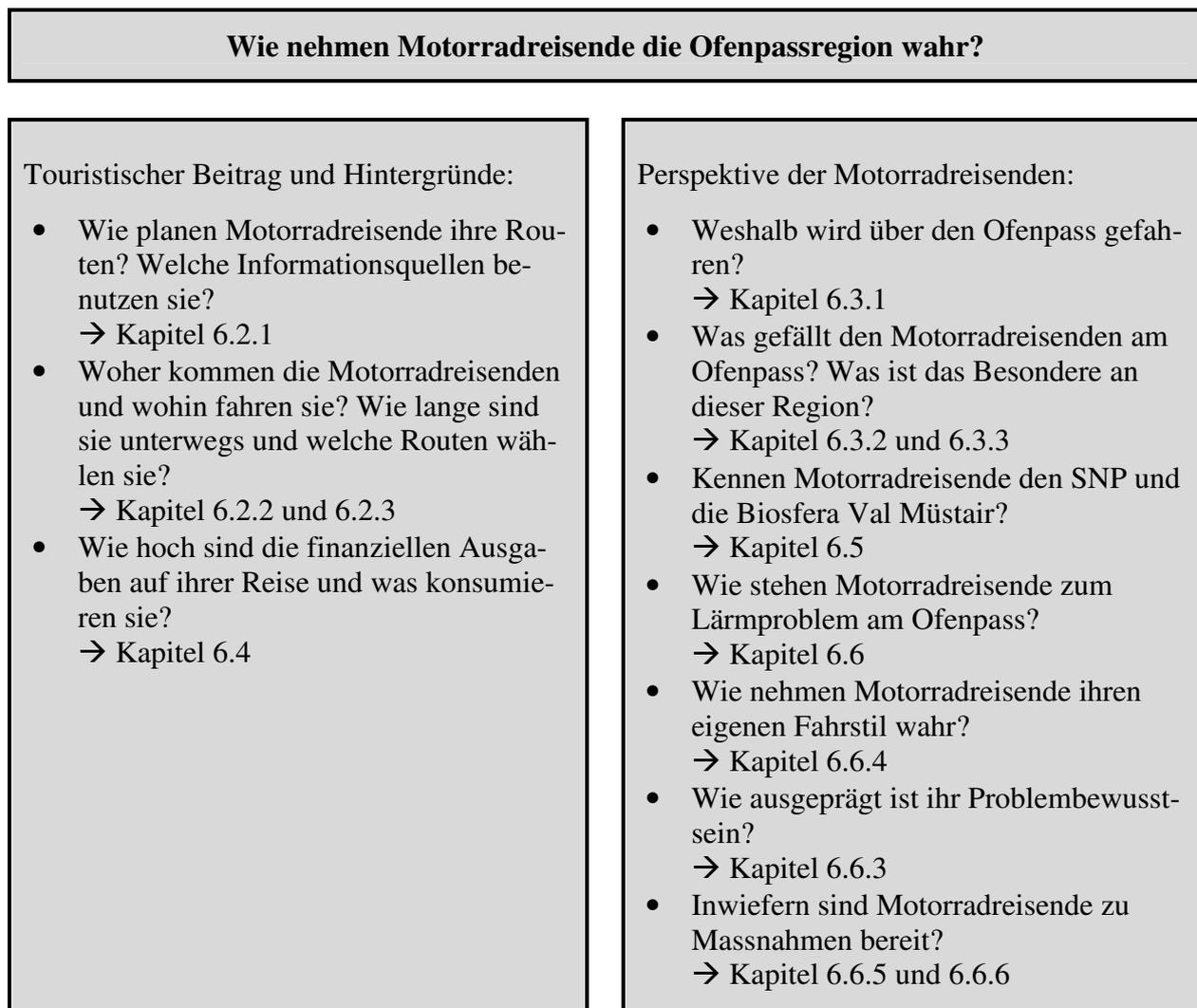
**Abb. 20** Zonenabgrenzung des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal (verändert nach Biosfera Val Müstair N.N.)

Im Jahre 2010 hat die UNESCO die Erweiterung des Schweizerischen Nationalparks unter der Bedingung anerkannt, dass bis 2013 die Kernzone vollständig von einer Pflegezone umgeben sein muss. Zurzeit liegt es an der Entscheidung in den betroffenen Gemeinden sich an dem Biosphärenreservat zu beteiligen, damit die Pflegezone ausgeschieden werden kann (o.V. 2010: 26). Der Nationalpark ist zuversichtlich, dass die Auflagen für das UNESCO Label des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal erfüllt werden können (SNP 2010).

## 6 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die gewonnenen Ergebnisse aus den Fragebögen, den Interviews und der teilnehmenden Beobachtung dargelegt. Die quantitativen Daten, der statistischen Analyse werden mit den Erkenntnissen aus den Interviews und der teilnehmenden Beobachtung ergänzt, untermauert und gegenübergestellt. Zudem wird auf Resultate von anderen Studien verwiesen, die eine ähnliche Fragestellung behandeln (vgl. Rey 2011, Züllig 2007).

Als Übersicht über den Ergebnisteil (Kapitel 6) dient die Abbildung 21 mit der Fragestellung aus dem Kapitel 2.3. Die Kapitelverweise in dieser Abbildung zeigen, in welchen Unterkapiteln die Unterfragen anhand der Ergebnisse beantwortet werden. Der Ergebnisteil wird mit dem Kapitel 6.7 zu den Themen der Interviews abgeschlossen, indem die Interviewinhalte in einer Grafik visualisiert werden. Die meisten Ergebnisse werden im Kapitel 8 nochmals aufgegriffen und in Bezug zur Fragestellung diskutiert.



**Abb. 21** Fragestellung mit Verweisen auf Unterkapitel des Ergebnisteils (eigene Darstellung)

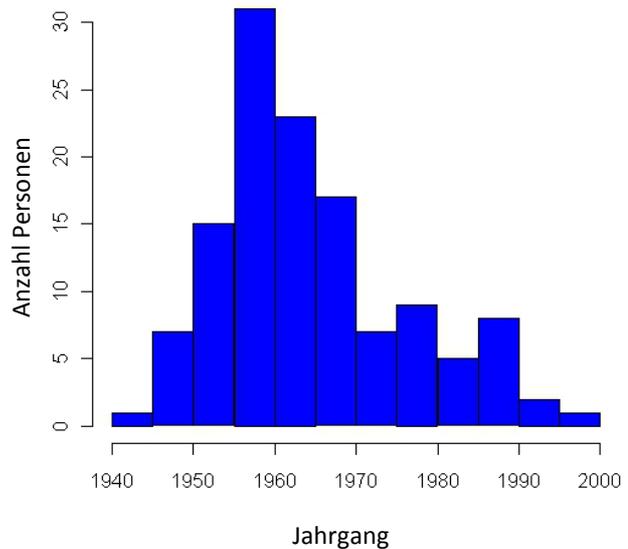
## 6.1 Beschreibung der Motorradreisenden

Wer sind die Menschen auf den Motorrädern? Wer fährt über den Ofenpass und weshalb wird überhaupt Motorrad gefahren? Aufschluss über diese Fragen geben die demographischen Informationen aus den Fragebögen und Aussagen aus den Interviews.

Die Motorradreisenden, welche einen Fragebogen ausgefüllt haben, werden im Folgenden als befragte Personen und die Teilnehmenden der Interviews als interviewte Personen bezeichnet.

### 6.1.1 Alter

Die Altersstruktur wird anhand der Häufigkeitsverteilung der Jahrgänge sichtbar (Abbildung 22). Berechnungen auf der Grundlage der 134 Fragebögen (abzüglich acht Enthaltungen<sup>5</sup>) ergeben, dass die befragten Personen im Durchschnitt den Jahrgang 1965 haben. Die älteste teilnehmende Person hat den Jahrgang 1944 und die jüngste Person 1998. Das junge Alter ist dadurch zu erklären, dass es sich um eine Sozia handelt. Die jüngste Person unter den Fahrern und Fahrerinnen hat den Jahrgang 1992. Bei den Interviews zeigt sich ein ähnliches



**Abb. 22** Histogramm der Jahrgänge der befragten Motorradreisenden (eigene Darstellung)

Bild der Altersstruktur. Der durchschnittliche Jahrgang ist 1962, wobei die jüngste Person den Jahrgang 1988 und die älteste den Jahrgang 1949 hat. Die Spannweite des Alters ist somit bei beiden Erhebungsmethoden recht gross, allerdings zeigt sich eine Konzentration in den mittleren Jahrgängen (Tabelle 3). Für die Auswertung von weiteren Fragen aus dem Fragebogen, wird das Alter aufgrund der Häufigkeitsverteilung in folgende drei Klassen eingeteilt:

Alter 2011	Klasse	Jahrgänge
13-35 Jahre	Jüngere Jahrgänge	1976-1998
36-55 Jahre	Mittlere Jahrgänge	1956-1975
56-67 Jahre	Ältere Jahrgänge	1944-1955

**Tab. 3** Einteilung in Altersklassen (eigene Darstellung)

<sup>5</sup> Als Enthaltungen gelten leer gelassene bzw. nicht beantwortete Fragen auf den Fragebögen.

Bei der Einteilung (Tabelle 3) wurde darauf geachtet, dass keine der Altersklassen extrem klein ist aber dennoch die Struktur der Daten erkennbar bleibt. Zudem spielten für die Cut-off Werte inhaltliche Überlegungen wie die vermutete Lebensphase bzw. Lebenssituation eine Rolle. So vermute ich, dass die Personen zwischen 36 und 55 Jahren eine ähnliche Lebenssituation und Wahrnehmung teilen (beispielsweise Familie, Kinder, festes Arbeitsverhältnis), wohingegen bei Personen von mehr als 55 Jahren die Pension eine Rolle spielt, während sich die jüngeren Jahrgänge noch in der Ausbildung oder allenfalls in der Familiengründung befinden. Die Einteilung in Altersklassen hätte auch anders vorgenommen werden können. Besonders die grosse Kategorie der mittleren Jahrgänge ist sehr heterogen. Jedoch konnte ich keine Kriterien finden, welche es möglich machen würden, diese Klasse weiter zu unterteilen. Zudem hätte die Unterteilung der Jahrgänge in mehr als drei Klassen bei den statistischen Tests, wegen zu geringer Kategoriengrösse, Probleme bereitet.

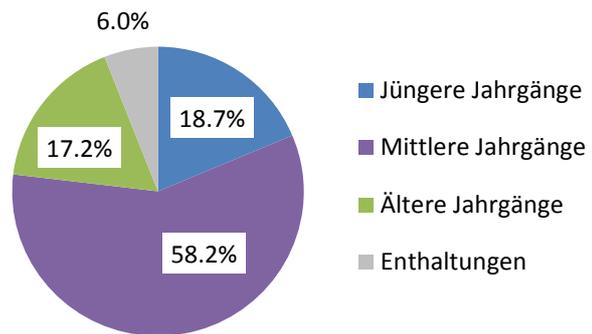


Abb. 23 Befragte Motorradreisende unterteilt nach Altersklassen (eigene Darstellung)

Die Abbildung 23 zeigt die prozentuale Grösse der Altersklassen. Wobei von 134 Personen sieben keine Altersangabe (6%) machten. Mit fast zwei Dritteln der Teilnehmenden bilden die mittleren Jahrgänge die grösste Altersklasse.

### 6.1.2 Geschlecht

Von den befragten Personen sind rund 20% weiblich und etwa 76% männlich, die übrigen knappen 4 % enthalten sich einer Angabe (Abbildung 24). Bei den interviewten Personen zeigt sich der geringe Frauenanteil ebenfalls. Von den neunzehn Teilnehmenden an den Interviews sind sechs Frauen und davon drei Sozias.

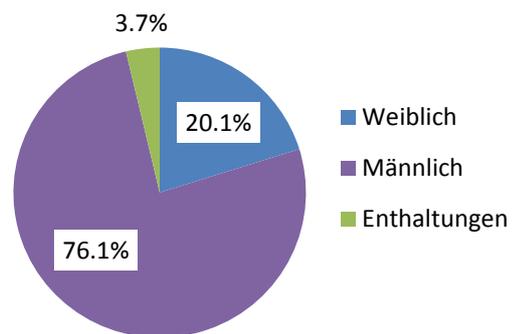


Abb. 24 Befragte Motorradreisende unterteilt nach Geschlecht (eigene Darstellung)

Zudem ist auffällig, dass alle Beifahrer und Beifahrerinnen, welche ein Geschlecht angeben, weiblich sind. Dies kann damit erklärt werden, dass das Fahren eines Motorrads lange Zeit den Männern vorbehalten war und Frauen als Sozias mitfuhren. Meiner Ansicht nach könnte der Grund hierfür in der Geschichte des Motorradfahrens sowie in der traditionellen Rolle der

Frau als Hausfrau und den gesellschaftlichen Erwartungen an eine Frau liegen. Ein Zitat einer Interviewpartnerin weist darauf hin, dass motorradfahrende Frauen in früheren Zeiten aus ihrer gesellschaftlich zugedachten Rolle gefallen sind: „(...) *eigentlich habe ich es aus reinem Widerspruchsgeist heraus gemacht, weil mein Bruder ein Jahr vorher problemlos den Motorradfahrausweis machen durfte. Als ich mir das überlegt habe – meine Eltern waren damals: Oh nein, Mädchen machen so etwas nicht! (...) Ich habe gleichzeitig den Autoführerschein gemacht, ich hatte dann auch erst vier Jahre ein Auto, was mir meine Eltern bezahlt haben, damit ich mir kein Motorrad kaufe*“ (Interview K).

### 6.1.3 Herkunft

Bei der Kategorie “Herkunft“ wird sowohl nach inländischen und ausländischen Personen, als auch nach den Ländern des Wohnsitzes unterschieden (Nationalität). Wobei Schweizer und Schweizerinnen die inländischen Personen und die Länder Frankreich, Deutschland, Österreich und Italien sowie eine Restgruppe (Grossbritannien, Niederlande, Vereinigte Arabische Emirate) die ausländischen Personen bilden. Die Abbildung 25 zeigt die Verteilung der Teilnehmenden nach Nationalität. Deutsche und schweizerische Personen halten sich gegenseitig mit je 34% die Waage. Die nächste kleinere Kategorie besteht aus italienischen Personen mit knapp 16% und darauf folgt Österreich mit gut 8%. Die Gruppe “Weitere Länder“ ist mit fünf Personen eher klein.

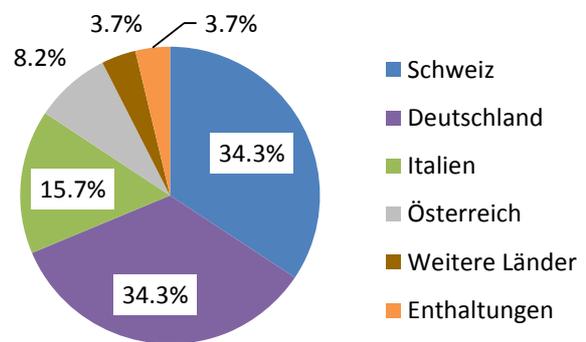


Abb. 25 Befragte Motorradreisende unterteilt nach Nationalität (eigene Darstellung)

Die Abbildung 26 zeigt, dass die ausländischen Personen gut zwei Drittel der Teilnehmenden ausmachen. Auch die Daten von Rey (2011: 12) weisen darauf hin, dass deutsche und italienische Motorradreisende eine grosse Gruppe im Schweizer Motorradtourismus darstellen.

Die Internationalität am Ofenpass wird auch im folgendem Zitat einer Person aus dem Gastgewerbe verdeutlicht: „*Ja das ist also die ganze*

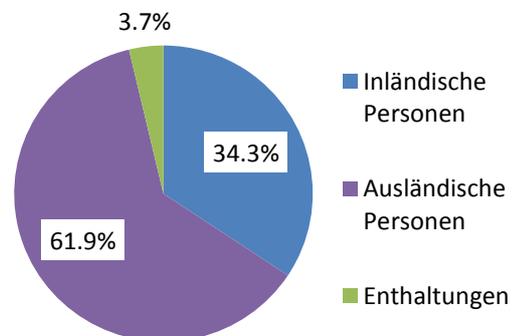


Abb. 26 Befragte Motorradreisende unterteilt nach in- und ausländischen Personen (eigene Darstellung)

*Palette. Also es sind schon sehr viele Schweizer, sehr viele Deutsche. Das ist so ziemlich der grösste Anteil. Österreicher und Italiener noch und dieses Jahr haben wir sehr viele Spanier hier, dünkt es mich. Und denn ja was auch immer, von gestern auf heute hatte ich sogar einen Australier hier, der ein Motorrad hier gemietet hatte und Europa abfährt und solche Sachen“* (Interview C). Die italienischen Motorradreisenden stammen hauptsächlich aus Norditalien, besonders aus der Region Milano. Die meisten der befragten Personen aus Österreich kommen aus der Nähe von Feldkirch und Innsbruck und zwei von ihnen aus der Umgebung von Linz. Bei den Schweizern und Schweizerinnen handelt es sich in der vorliegenden Befragung ausschliesslich um Personen aus der Deutschschweiz, im Besonderen aus den Kantonen Zürich, Aargau und Thurgau.

#### 6.1.4 Motorradtypen

Aufgrund der Vielfalt an Motorradmarken und Motorradtypen werden die Motorräder in folgende Kategorien unterteilt (Tabelle 4):

Reiseenduro / Tourer	Zum Reisen geeignet, Platz für Gepäck, bequem, aufrechte Sitzhaltung, teilweise geländegängig (grosse Unterschiede je nach Modell)
Sporttourer	Sportliches Erscheinungsbild, je nach Modell auch als Reisemaschine nutzbar
Sport / Supersport	Sportlich, oft Vollverschalung, Sitzposition nach vorn geneigt, hohe Leistung, je nach Modell auch Rennmaschinen
Chopper / Cruiser / Oldtimer	Tiefe nach hinten geneigte Sitzposition, gemütliches Fahren, enge Kurven schwierig zu fahren, hohes Gewicht, oft liebevoll restauriert, je nach Modell eine Vermögensanlage
Enduro	Aufrechte Sitzhaltung, geländegängig, leicht, handlich, heute auch als komfortable Strassenmaschine nutzbar
Roller	Motorroller, keine Gangschaltung, oft als Transfergerät in urbanen Räumen genutzt

**Tab. 4** Beschreibung der Motorradtypen (eigene Darstellung ergänzt nach Znoj 2011: 18-19)

Die Abbildung 27 zeigt, dass sich von den 134 Teilnehmern und Teilnehmerinnen fünf (3,7%) bei der Angabe des Motorradtyps enthalten. Die grösste Gruppe bilden die Reiseenduros/Tourer mit knapp 40%. Trotz der etwas anderen Motorradtypenunterteilung, zeigt auch die Befragung von Rey (2011: 14), dass die meisten Reisenden mit einer Tourenmaschine unterwegs sind. Darauf folgen die Sporttourer mit knapp 25% und die Chopper/Cruiser/Oldtimergruppe - Gruppe, welche mit gut 13% gleich gross ist, wie die der Sportler und Supersportler. Reisende mit Enduro und Roller stellen eine kleine Gruppe mit nur vier Personen dar.

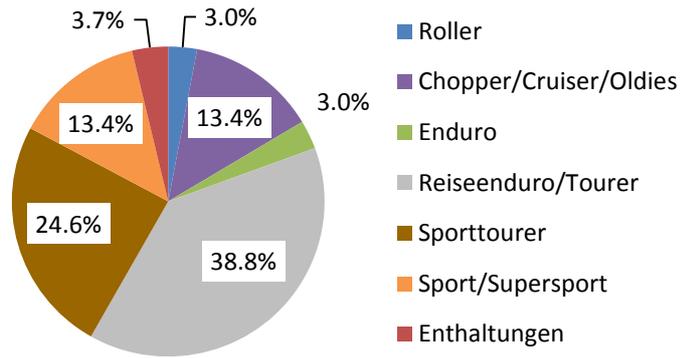


Abb. 27 Befragte Motorradreisende unterteilt nach Motorradtypen (eigene Darstellung)

### 6.1.5 Faszination Motorradfahren

Die Frage nach dem Grund, weshalb Motorrad gefahren wird, was die Motive sind und was damit assoziiert wird, wurde nur über die qualitativen Interviews erhoben. In diesem Zusammenhang lässt sich die Faszination und Bedeutung des Motorradfahrens anhand der Themen *Fahrgefühl, Landschaft, Passfahrten, Kameradschaft* und *Assoziationen* beschreiben.

#### Fahrgefühl:

Eine besondere Stellung bezüglich der Motivation und Faszination des Motorradfahrens nimmt das Fahrgefühl ein, welches oftmals kontrastierend zum Fahrgefühl in einem Personenwagen beschrieben wird: „(...) *so eine fliessende Bewegung, das Beschleunigen, das irgendwie diese, einfach selbstverantwortlich sein. Also viel mehr irgendwie zu merken wie man fährt als bei einem Auto*“ (Interview K). „(...) *also erstens ist es schwierig. Es ist nicht einfach Autofahren. Man ist mehr involviert beim Fahren, als jetzt beim Auto*“ (Interview F). „*Ich habe das Gefühl mit dem Motorrad bin ich mehr dort wo ich fahre. Erlebe ich es mehr*“ (Interview S). In den Zitaten wird ausgedrückt, dass Motorradfahren einerseits schwieriger ist als Autofahren und daher auch mehr Aufmerksamkeit von der fahrenden Person fordert. In diesem Zusammenhang spielt auch die Fahrtechnik eine wichtige Rolle. Denn ein Motorrad verlangt von der fahrenden Person eine bestimmte Blick- und Fahrtechnik, die besonders in Kurven zum Tragen kommt, wie das im folgenden Zitat beschrieben wird: „*Beim Motorradfahren ist es das Fahrgefühl, das man hat. In die Kurve schauen, beschleunigen und abbrem-*

*sen, das ist ganz anders. (...) Ja, der direkte Einfluss von dem was du machst, merkst du unmittelbar*“ (Interview J). Die Abgrenzung zwischen Personenwagen und Motorrad wird auch dadurch ersichtlich, *„(...) dass du draussen bist, dass es auch Regen hat und andere Wiedereinflüsse*“ (Interview L). Die autofahrende Person wird, anders als Motorradreisende, von einer metallenen Haut umgeben, welche die Umwelt fernhält. *„Auf dem Motorrad ist der Rahmen weg. Man ist mit allem ganz in Fühlung. Man ist mitten drin in der Szene, anstatt sie nur zu betrachten, und das Gefühl der Gegenwärtigkeit ist überwältigend. Der Beton, der da fünf Zoll unter den Füßen durchwischt, ist echt, derselbe Stoff, auf dem man geht, er ist wirklich da, so unscharf zwar, dass er sich nicht fixieren lässt, aber man kann jederzeit den Fuss darauf stellen und ihn berühren; man erlebt alles direkt, nichts ist auch nur einen Augenblick dem unmittelbaren Bewusstsein entzogen*“ (Pirsig 2003: 12). Was Pirsig (2003: 12) in seinem Buch beschreibt, ist das, was in den vorherigen Zitaten, der interviewten Motorradreisenden, als Herausforderung oder Involviert-Sein bezeichnet wird. Die Herausforderung beim Motorradfahren zeigt sich auch darin, dass das Bewusstsein über die fatalen Auswirkungen von Fehlentscheidung die Motorradreisenden stets begleitet.

Die Faszination des Motorradfahrens liegt somit ein Stückweit im Nervenkitzel, welcher auch von Znoj (2011: 188) beschrieben wird: *„Ein Motorrad fordert vom Fahrer eine vertiefte Auseinandersetzung nicht nur mit der Technik, sondern auch mit seinem eigenen Verhalten, den eigenen Motiven, der Reaktionsfähigkeit, der Aufmerksamkeit und der Verantwortung sich und anderen gegenüber.*“ Der Umgang mit der Fahrtechnik und Leistung eines Motorrads macht das Fahren zu einem Abenteuer. Das Motorrad ist ein motorisiertes Fortbewegungsmittel, mit dem der Fahrer bzw. die Fahrerin direkt mit der Umwelt in Kontakt steht, die Natur wahrnehmen und eine Kraft fühlen und kontrollieren kann, welche die eigene körperliche Leistungsfähigkeit übersteigt (Alkemeyer 2004: 27).

Zusammenfassend lässt sich das von interviewten Personen beschriebene Fahrgefühl auf einem Motorrad wie folgt ausdrücken: *„Man sieht es, man hört es, man spürt es – viel unmittelbarer als jedes andere Fortbewegungsmittel*“ (Stan 2003: 239). Das Motorrad zeichnet sich im Vergleich zum Personenwagen durch die Unmittelbarkeit und den Kontakt zur Umwelt und im Vergleich zum Fahrrad durch die körperübersteigende Leistungsfähigkeit aus.

#### Landschaft:

Einen Aspekt, den ich in der Literatur nicht gefunden habe, dafür umso mehr in den Interviews betont wird, ist die Umgebung, in der Motorrad gefahren wird. Denn das Gefühl beim Motorradfahren wird nicht nur durch physikalische Kräfte, sondern auch durch Gerüche und Wettereinflüsse aus der Umgebung geprägt: *„(...) das ist einfach das Gefühl auf dem Motorrad. Dass man die Natur wahrnimmt, das... Freiheitsgefühl oder, das man hat, und Kurven. Ja es ist einfach genussvoll“* (Interview N). Oder wie es eine weitere Person beschreibt: *„Man riecht ganz anders und einfach das Gefühl ist anders. So frei, zufrieden“* (Interview I). Die Wahrnehmung der Landschaft als Motiv zum Motorradfahren wird auch im folgenden Zitat beschrieben: *„Das hat was vom Meditativen-in-der-Landschaft-sein, riechen, also es ist einfach viel intensiver (...)“* (Interview K). Zusätzlich wird in den ersten beiden Zitaten erwähnt, dass Landschaftswahrnehmung neben den Gerüchen auch über die Assoziation mit Freiheit erfolgt. Das heisst, Freiheit wird dann empfunden, wenn mit dem Motorrad durch die Landschaft gefahren wird. Oder eine andere Leseart wäre, dass das Motorrad der Person, die es fährt, die Freiheit gibt, eine Landschaft zu erkunden und auf eine eigene Art wahrzunehmen. Besonders auf Reisen werden Landschaft und Natur mit dem Motorrad entdeckt: *„Ja das ist natürlich das ist das Motorradfahren für mich. Eine Reise, das ist das Surplus für mich. Landschaften zu sehen (...)“* (Interview L). Besonderen Reiz üben Reisetrecken aus, die den Motorradreisenden zuvor noch unbekannt waren. Dieser Entdeckergeist findet auch im anschließenden Zitat Ausdruck: *„Man versucht solche Strecken zu machen, die man noch nicht kennt“* (Interview J).

#### Passfahrten:

Kurvenreiche Strecken in Verbindung mit schöner Landschaft sind bei Motorradreisenden besonders beliebt. Passstrecken verfügen sowohl über das Element der Landschaft als auch über Kurvenreichtum: *„Und wenn man vom Highlight spricht, beim Motorradfahren, dann ist es einfach das Kurvenfahren“* (Interview L). *„ (...) man hat so eine schöne Aussicht dort oben, (...) das ist das Highlight natürlich, die Aussicht finde ich. Und ähm... nur schon das In-Den-Bergen-Herumfahren – ich liebe die Berge. Und es sind meistens sehr schöne Strecken landschaftlich, wie auch von den Strassen her und darum liebe ich es das mit den Kurven, bis man endlich einmal oben ist“* (Interview G). Das Gefühl beim Fahren einer Kurve schildert eine interviewte Person wie folgt: *„Also das Kurvenfahren, ähm beschleunigen, also fast aus dem Stand hinaus hoch hinauf drehen, äh aber schon das Kurvenfahren ist eigentlich das Schönste. In die Kurve hineinliegen und “jamm“ hinaus. Das ist das Fahrgefühl eigent-*

lich“ (Interview J). Kurven sind deshalb beliebt, weil sie abwechslungsreich sind, fahrerisches Können fordern und in keiner anderen Situation die physikalischen Kräfte so eindrücklich erlebbar sind. Auch Alkemeyer (2004: 12) sieht die Herausforderung des Kurvenfahrens im Umgang mit der Fahrphysik, wenn er von der Überwindung eines inneren Widerstandes, der sich gegen die Schräglage in der Kurve sträubt, spricht.

#### Kameradschaft:

Die Kameradschaft unter Motorradreisenden ist für einige der interviewten Personen ein Grund gewesen, weshalb sie mit dem Motorradfahren angefangen haben: *„Äh also ich habe 1969 angefangen, das ist lange her, und dann war es schon vor allem Kollegen... Es war eine Kombination von Motorradfahren mit aber Kollegen zu sein, Kollegialität pflegen und äh es war schon so eine Kombination rein das Technische, also wir hatten wenig Geld und dann hatten wir meist Motorräder, die nicht viel gekostet haben und dann hast du die Woche durch geflickt und bist am Wochenende ausgefahren“* (Interview S). Selbst wenn sich Motorradreisende fremd sind, bestehen unter ihnen lockere Umgangsformen, wie sie auch von der folgenden Person beschrieben werden: *„Sie sind zum Beispiel alle per Du. Oder schnell man spricht, wo seid ihr gewesen wo ist es schön und wo kann man gut und günstig Übernachten und wo ist das Essen gut“* (Interview C).

Ein besonderes Phänomen, bei dem sich die Kameradschaft zeigt, ist der Motorradfahrergruss. Ähnlich wie sich Traumchauffeure bzw. Tramchauffeusen ein Handzeichen beim Kreuzen der Fahrzeuge geben, so tun dies auch Motorradreisende untereinander. Die Entstehung des Motorradfahrergruss wird von einer interviewten Person wie folgt erläutert: *„Das Motorrad war früher das Fahrzeug des armen Mannes, der konnte sich kein Auto leisten [...] Das Motorradfahren war eine günstige Alternative, da machte man noch einen Seitenwagen hin, damit man Material transportieren konnte, unter der Woche zum Arbeiten und am Wochenende um die Familie auszufahren. Und danach entstand das wahrscheinlich daraus, weil man sich... man war weniger, das war eine Randgruppe und solche Randgruppen grüßen sich eigentlich immer, oder“* (Interview M). Auch im Gespräch mit einer Person auf dem Ofenpass wird der Motorradfahrergruss auf die Nachkriegszeit zurückgeführt, als das Auto erschwinglich und die Motorradreisenden zu einer Randgruppe wurden (Gespräch D).

Assoziationen:

Motorräder wecken in ihren Fahrern und Fahrerinnen verschiedene Assoziationen. Besonders Freiheit aber auch Männlichkeit werden von den interviewten Personen mit dem Motorrad in Verbindung gebracht. „(...) *die Freiheit, so kleine Fluchten könnte man auch sagen*“ (Interview K). „*Es ist ein Stück Freiheit, finde ich*“ (Interview G). „*Ja und Motorradfahren ist immer irgendwo durch etwas... in Verbindung mit Männlichkeit*“ (Interview I). Die Freiheit ist in diesem Zusammenhang weniger als Flucht vor der etablierten Gesellschaft zu sehen (Kapitel 3.4.1), sondern vielmehr als Möglichkeit, sich spontan mit dem Motorrad frei bewegen zu können, ein paar Dinge einzupacken und an einem anderen Ort etwas Freizeit zu genießen. In jüngeren Jahren, so beschreiben Interviewteilnehmende, bot das Motorrad Freiheit im Sinne von Unabhängigkeit und Flucht vor anderen Personen. „*Und natürlich mit dem Freiheitsdrang, unabhängig sein können, nicht angewiesen sein auf jemand anderen*“ (Interview I). Dennoch ist das Motorradfahren auch heute, im fortgeschrittenen Alter, eine Möglichkeit dem Alltag zu entfliehen: „(...) *und heute hat sich das zu einem Hobby entwickelt um das Familienleben hinter uns lassen zu können*“ (Interview K), oder den Kopf frei zu machen: „*Ja das letzte Wochenende bin ich spontan gegangen, da. Hatte irgendetwas im Kopf drin (...)*“ (Interview O).

#### **6.1.6 Motorradfahren im Wandel der Zeit**

Veränderung von Fahrstil und Motiv:

Die persönlichen Biographien der Motorradreisenden zeigen, dass die Motorradfahrintensität bei Personen, die schon längere Zeit Motorradfahren, von der jeweiligen Lebenssituation abhängig ist. Veränderungen der Lebenssituation zeigen sich einerseits im Fahrstil und andererseits in der Anzahl gefahrener Kilometer. „*Ich bin vorher nur auf dem Motorrad gesessen, nur. Also Sommer, Winter, Regen...*“ (Interview K). So werden in jungen Jahren mehr Kilometer mit dem Motorrad zurückgelegt als beispielsweise während der Zeit der Familiengründung. Eine Familie scheint sich schlecht mit dem Motorradfahren vereinbaren zu lassen, da Motorradfahren einerseits risikobehaftet ist und andererseits, weil die Zeit ins Familienleben investiert wird. „*Als Jung ist man viel risikoreicher gefahren. (...) Als wir Kinder hatten, da fuhr meine Frau fast nicht mehr und ich fuhr noch so 2'000 bis 3'000 km im Jahr, vielleicht nicht mal*“ (Interview R). Der bereits erwähnte Fahrstil wird in jungen Jahren als schneller und risikoreicher beschrieben als im Alter. „(...) *früher als wir noch jung waren, haben wir dann manchmal schon... man ist am Samstagmorgen auf das Motorrad gesessen und hast x Kilometer gemacht zwischen fünf und sechs Pässe. (...) Und ich glaube je älter, dass du wirst desto... nicht vernünftiger aber irgendwie hast du das reissen nicht mehr, für das Herumrasen*“

*und da die Kilometer abzuspulen. Und Rennenfahren das ist auch etwas vorbei. Du musst niemandem mehr beweisen, dass du spitz um die Ecke kommst.*“ (Interview I). Für eine interviewte Person hängt die Veränderung des Fahrstils auch mit der Verschiebung der Fahrmotivation zusammen: *„Genau, also früher war wirklich, ist es gewesen, die Strasse war der Referenzpunkt und heute ist es die Landschaft. (...) Also von der Coffeeracer Phase zum Reisen“* (Interview S). Die so genannte Coffeeracer Phase bezeichnet den Fahrstil und die Fahrmotivation in jungen Jahren, als das Augenmerk noch vermehrt auf die Strasse gerichtet war. Im Zentrum stand das schnelle Fahren, um irgendwo hinzukommen, kurz einen Kaffee zu trinken und wieder weiter zu fahren. Eine andere interviewte Person beschreibt dieselbe Phase wie folgt: *„In Tirano schnell ein Glace essen gehen und der Tag ist perfekt“* (Interview J). Das Reisen und das Geniessen der Landschaft rückten erst mit zunehmendem Alter in den Vordergrund.

Die Motorradreisenden im Wandel der Zeit:

Aus der Sicht von einigen Motorradreisenden lassen sich die heutigen Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen in zwei Gruppen unterteilen. Motorradreisende, die ihre Motorräder selbst pflegen und warten, gelten als so genannte richtige Motorradfahrer, da diese Personen mit dem Motorrad aufgewachsen und durch eine Passion mit dem Motorrad verbunden sind. Im Kontrast dazu stehen die weniger erfahrenen Motorradreisenden, für die das Motorrad in erster Linie ein Mode- oder Prestigeobjekt darstellt. Exemplarisch zeigt sich die Zweiteilung in so genannte richtige, leidenschaftliche Fahrer und Fahrerinnen und aus modischen Gründen fahrende Personen an folgendem Zitat: *„Ja. Es ist früher eine Passion gewesen, wenn einer Motorrad fuhr, dann wollte er das unbedingt und er hatte vielleicht auch seine Vorgeschichte, fuhr ein Mofa oder eine 125er und kam dann zu einem schweren Motorrad. Und mit diesen Einrichtungen, die man heute hat ist es einfach ein Prestige, man hat neben dem Auto noch ein Motorrad. Und ich war eine Weile lang auch als Motorradmechaniker angestellt, die haben dir gerne ihr Motorrad gegeben, damit es wieder ein paar Kilometer bekommt“* (Interview O).

Die Zielgruppe, welche heute Motorrad fährt, ist im Vergleich zu früher diverser geworden, was auch im anschliessenden Zitat zum Ausdruck gebracht wird: *„Es gibt extrem viel mehr Motorräder und heute fährt jeder und alles Motorrad, das ist so eine Modeerscheinung und Psychotherapie für jene, die eine Midlifecrisis haben. Und durch das, dass es viel mehr hat und nicht nur die angefressenen Motorrad fahren, weil es fährt jeder Motorrad“* (Interview M).

Der Verbundenheit mit der Technik wird bei der Zweiteilung der Motorradreisenden einen besonderen Stellenwert beigemessen, weil in den technischen Motorradkenntnissen einer Person einen innigeren und authentischeren Bezug zum Motorrad gesehen wird. *„Früher war Motorradfahren auch noch Schrauben und man konnte an seinem Motorrad auch noch etwas machen und man wusste noch wie man Ketten spannt und Zündkerzen auswechselt oder so. Das kann man heute komplett vergessen. (...) Einerseits gibt es die Kategorie Mä..., die wirklich gerne Motorrad fahren und immer und überall fahren und dann gibt es noch jene, die halt diese Modeerscheinung ausleben. Die fahren bei schönem Wetter, die fahren vielleicht 1‘000 km oder 2‘000 km im Jahr und dann ist das Unfallrisiko viel grösser, weil diese viel viel weniger Routine haben, als ich, der 20‘000 km im Jahr macht. Das ist das grosse Thema, das wir haben. Nach 1‘000 km bist du erst richtig eingefahren und dann ist bei vielen die Saison wieder fertig“* (Interview M).

Neben dem technischen Verständnis wird mit der Fahrerfahrung ein weiteres Unterscheidungsmerkmal angesprochen. Sicheres Motorradfahren wird am Erfahrungsgrad gemessen, was nach den Aussagen im Zitat, mit den Anzahl gefahrenen Kilometern pro Jahr zusammenhängt. Es wird vermutet, dass jene, die aufgrund einer Modeerscheinung Motorradfahren nur wenige Kilometer im Jahr fahren, somit wenig Fahrerfahrung haben und deshalb vermehrt Unfälle verursachen.

Ein weiteres Zitat enthält Hinweise darauf, dass sich nicht nur die Zielgruppe der Motorradreisenden verändert hat, sondern auch die Motorräder und ihre Technik: *„Ganz früher (...) man hat es als Alltagsmittel gebraucht, oder. Und aus dem gab es ein Sportgerät. Also ein Freizeitgefährt, individuell aufgemotzt, mit anderen Gabeln, Federelementen alles zusammen, Malerei“* (Interview R). Mit der verbesserten Technik wurden Motorräder schneller, einfacher bedienbar und bei Fehlverhalten gefährlicher. *„Heute hat man drei-, vierfache Leistung. Früher dachte man, wenn man knapp 50 PS hatte, was man hat. Heute kommst du mit 150 PS, null Problemo. (...) Ja und wenn man die gleiche Leistung hat, früher wie heute, dann kommt sie heute viel schöner. Dann kommt sie viel einfacher, man muss nicht würgen. Sie setzt spontaner ein und dann ist sie da.“* (Interview R).

Aufgrund der in diesem Kapitel gewonnen Erkenntnisse, kann zusammengefasst werden, dass es sich bei einem durchschnittlichen Motorradreisenden, der über den Ofenpass fährt, um einen rund 50-jährigen Mann handelt, der alleine, seltener mit einer weiblichen Sozia, auf einem reisetauglichen Motorrad mit deutschem Kennzeichen fährt. Wenn er mit seinem Motorrad unterwegs ist, genießt er die Freiheit, den Wind, die Gerüche aus der Natur, die Be-

schleunigung sowie die Verschmelzung von Körper und Maschine. Am beliebtesten sind kurvenreiche Passstrecken in schönen Berglandschaften.

In Bezug auf die Veränderung des Motorradfahrens lässt sich festhalten, dass die Motorrads-technik weiterentwickelt wurde, die Zielgruppe und ihre Fahrmotive diverser geworden sind und die Rahmenbedingungen für das Motorradfahren verändert wurden. Auch die persönliche Lebenssituation hat einen Einfluss darauf, welchen Fahrstil eine Person pflegt und wie oft sie mit dem Motorrad unterwegs ist.

## **6.2 Motorradrouten und ihre Planung**

Im Folgenden wird die Planung von Motorradrouten erläutert, auf die Informationsquellen eingegangen und in einer Grafik die Ausdehnung des Reisegebiets und die Einzugsrichtungen zum Ofenpass dargestellt.

### **6.2.1 Planung der Routen**

„*Man ist nicht nur unterwegs zum Ziel, sondern vor allem unterwegs*“ schreibt Staffelbach (2008: 7) über das Wandern. Auch die Motorradreisenden planen ihre Routen meist spontan, nach dem Motto „*(...) der Weg ist das Ziel*“ (Interview M). Besonders bei eintägigen Reisen wird nicht genau geplant. Oft haben die Motorradreisenden eine Vorstellung von der Richtung, in die sie gerne fahren würden und passen die Route unterwegs dem Wetter oder ihrer Fahrlaune an. Auch bei mehrtägigen Reisen werden Unterkünfte und Haltepunkte nicht immer im Voraus gebucht. Die Lust am Unterwegssein und die Freude an neuen, noch unentdeckten Strassen sowie der Fahrspass stehen im Vordergrund. „*Meistens ist es wegen dem Fahren... und ohne primäres Ziel*“ (Interview G). „*Also wenn wir Motorradfahren gehen, dann ist das schon so das Spontanste was wir immer noch so machen. Wir buchen keine Hotels, wir wissen nicht genau wo wir abends sind*“ (Interview K). Oftmals wird ein Zielort oder auch nur eine grobe Richtung ins Auge gefasst, während die Strecke zu Beginn offen ist und unterwegs spontan gewählt wird. „*Ich habe ein Ziel aber der Weg dorthin kann je nach Wetter variieren*“ (Interview P). „*Ja wir sagen die Richtung zum Beispiel Schwarzwald und nehmen eine Karte hervor, schauen uns den Schwarzwald an und wo es schön ist*“ (Interview R).

Die Spontanität der Motorradreisenden wird auch von Personen aus dem Gastgewerbe der Ofenpassregion bemerkt: „*Das ist grundsätzlich viel spontan, aber auch, Stammgäste die jedes Jahr vorbei kommen. (...) Oder viele machen auch, sind in einem Motorradclub und dann machen sie einen Ausflug und dann, wenn es mehrere sind, dann wird schon grundsätzlich reserviert*“ (Interview C). Es wird aber auch angesprochen, dass gerade bei Gruppenmo-

torradreisen im Voraus reserviert wird. Der Planungsaufwand steigt bei Gruppenausfahrten, was auch von interviewten Personen beschrieben wird, die beruflich geführte Motorradreisen organisieren: „Ja dort habe ich natürlich eine ganz andere Verantwortung. Also wenn ich dort Tour-Guide bin, dann ist es das oberste Ziel, dass die ganze Gruppe gesund und heil am Ziel ankommt und das natürlich auch zum gleichen Zeitpunkt. Dann gibt es vorab ein Briefing, ich zeige den Leuten die Etappen auch damit die sich geistig darauf einstellen können, wann sind die Pausen“ (Interview M). Bei grösseren Gruppen sind Reservationen und genaue Planung somit wichtiger als bei Einzelfahrten.

Dennoch gibt es Hinweise darauf, dass neben dem Motorradfahren auch das Angebot der Halte- und Zielorte von Bedeutung ist. „Wir machen zum Teil Reisen, (...) In den Süden nicht nur, auch in den Norden, ins Elsass oder so. Und der grosse Unterschied ist der, dass wir heute ähm ganz bewusst Routen und Ziele aussuchen oder Gegenden aussuchen, wo wir vielleicht auch etwas erleben können, wo man etwas sieht, das für uns auch kulinarisch oder historisch interessant ist“ (Interview K). Motorradfahrplanung ist somit grundsätzlich etwas Spontanes, was aber nicht im Widerspruch dazu steht, dass auch einmal eine Zielortschaft aufgrund ihres Angebots ausgesucht wird.

Die Informationsquellen der Motorradreisenden sind in der Abbildung 28 dargestellt. Es konnten mehrere Antworten angekreuzt werden. Mehrheitlich beschaffen Motorradreisende ihre Informationen bei anderen Personen (14%) oder schöpfen aus ihrer eigenen Erfahrung (33%). Eine Karte ist in vielen Fällen mit dabei (38%). Unter der Rubrik „Weitere Quellen“ werden Navigationsgeräte und Motorradzeitschriften genannt. Ein ähnliches Resultat zeigt sich

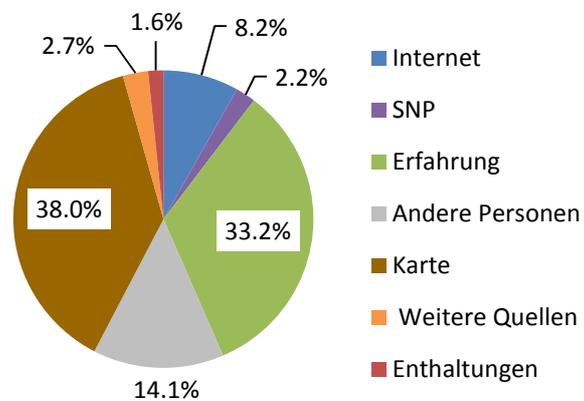


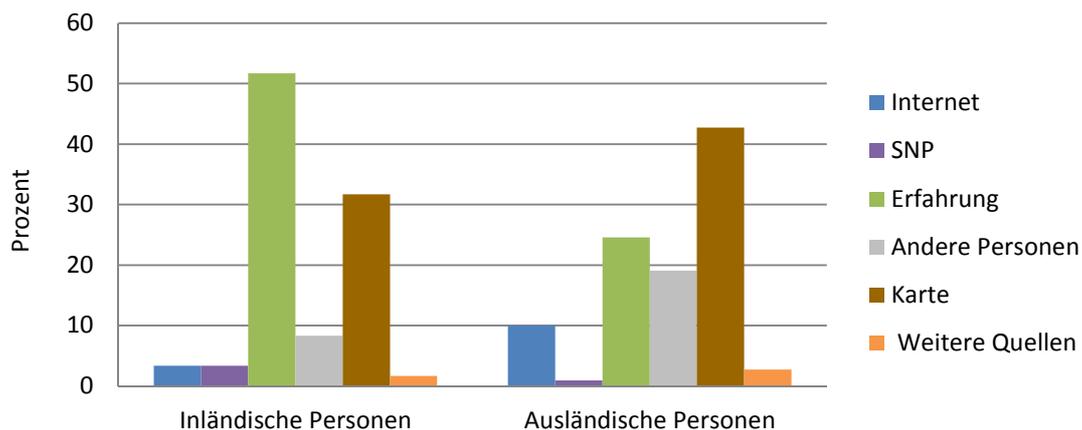
Abb. 28 Benutzte Informationsquellen bei der Routenplanung (eigene Darstellung)

bei Rey (2011: 26), wo rund 25% der Befragten die eigene Erfahrung als Hauptinformationsquelle angeben. Auch die Aussagen aus den Interviews lassen mich auf das Resultat schliessen, dass persönliche Erfahrung und die Motorradkollegen sowie die Motorradkolleginnen eine wichtige Informationsquelle sind: „Ja, teils wussten wir es von den Kollegen, wo es schön ist, weil die es schon gefahren sind“ (Interview T).

Besonders Motorradreisende der älteren Altersklasse geben an, dass sie sich auf ihren eigenen Erfahrungsschatz verlassen. Das Internet (8%) wird vor allem von Personen der mittleren und älteren Altersklasse genutzt. Wohingegen sich die jüngeren Motorradreisenden ihre Informationen vermehrt bei anderen Personen beschaffen.

In den Interviews ist die Reiseplanung weniger altersabhängig. Sowohl jüngere als auch ältere Personen orientieren sich mit Hilfe von Navigationsgeräten, Karten oder über die Information bei anderen Motorradreisenden. Ein weiterer Aspekt, der in den Interviews erwähnt wird, sind Online-Bewertungen von Motorradtouren, die meist von Privatpersonen ins Internet gestellt werden. *„Ich orientiere mich noch gerne an einer Webseite (...) Das ist irgendein Typ, der ist jeden Pass in der Schweiz und Umgebung gefahren und hat alles gefilmt und bewertet. Wie gut der Asphalt, das Tempo, die Landschaft und alles“* (Interview F).

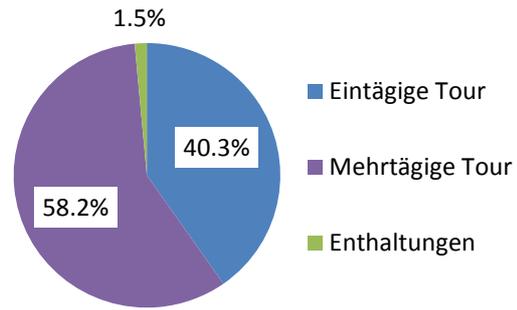
Das Analysekriterium "Herkunft" weist in Bezug zu den Informationsquellen ebenfalls Unterschiede auf, welche anders als beim "Alter" auch signifikant sind (Abbildung 29). Schweizer und Schweizerinnen schöpfen zu rund 50% aus ihrer Erfahrung, während dies nur knapp 25% der aus dem Ausland stammenden Personen tun. Der Unterschied zwischen der Variable "Herkunft" (in- oder ausländische Person) und der Variable "Erfahrung" ist nach dem Fisher-Test mit einem P-Wert von 0.0002386 signifikant. Hingegen informieren sich ausländische Motorradreisende öfters bei anderen Personen, über das Internet oder nutzen eine Karte. Die unterschiedliche Herkunft ergibt auch hier einen signifikanten P-Wert von 0.0443 (Fisher-Test) in Bezug auf die Variable "Internet".



**Abb. 29** Verteilung der benutzten Informationsquellen nach Nationalität (eigene Darstellung)

### 6.2.2 Reisedauer

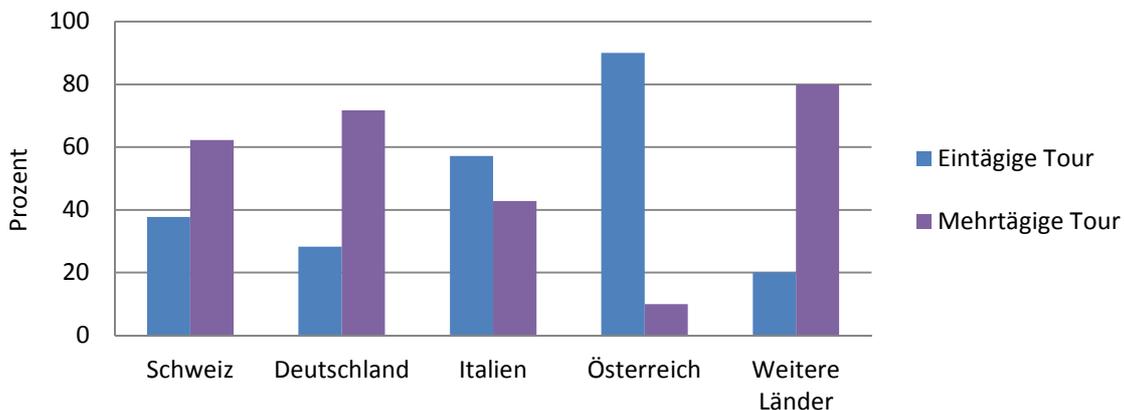
Die Daten aus den Fragebögen zeigen, dass gut 58% der befragten Personen eine mehrtägige Tour machen. Etwa 40% geben an, nur einen Tag unterwegs zu sein. Zwei Personen (1.5%) haben die Frage nicht beantwortet (Abbildung 30).



**Abb. 30** Befragte Motorradreisende unterteilt nach der Dauer ihrer Reise (eigene Darstellung)

Inländische und ausländische Personen weisen hierbei eine ähnliche Verteilung auf, bei der gut ein Drittel der Befragten eine eintägige und zwei Drittel eine mehrtägige Tour unternimmt. Tendenziell sind Schweizer und Schweizerinnen öf-

ters mehrere Tage unterwegs als ausländische Motorradreisende. In diesem Zusammenhang ist auffällig, dass vor allem aus Österreich und Italien stammende Motorradreisende nur einen Tag unterwegs sind. Bei den anderen Länderkategorien überwiegen die Personen auf mehrtägigen Routen. Dies zeigt auch die statistische Auswertung mit dem Fisher-Test, wobei für die abhängige Variable die "Reisedauer" und für die unabhängige Variable die "Nationalität" gewählt wurde. Der signifikante Wert von  $P = 0.001917$  (Signifikanzniveau von  $\alpha = 0.05$ ) bestätigt einen Zusammenhang (Abbildung 31).



**Abb. 31** Verteilung der Reisedauer nach Nationalität (eigene Darstellung)

Der Zusammenhang zwischen der Reisedauer und der Herkunft könnte damit erklärt werden, dass Italien und Österreich Nachbarländer sind und die Teilnehmenden aus diesen Ländern vergleichsweise nahe der Ofenpassregion wohnen. Allerdings muss angefügt werden, dass die Frage nach der Reisedauer und der genauen Route nicht von allen Personen gleich verstanden wurde. Es gibt Personen, welche angeben, dass sie mehrere Tage unterwegs sind und die ganze Reiseroute festhalten und solche, die nur den Tag beschreiben an dem sie über den Ofenpass gefahren sind. Ich habe versucht, diese Erkenntnis in die Aufbereitung der Daten einfließen zu lassen, dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass einige Routenangaben falsch interpretiert worden sind (Kapitel 7.5.1).

### **6.2.3 Einzugsrichtung und Reisegebiet der Motorradreisenden**

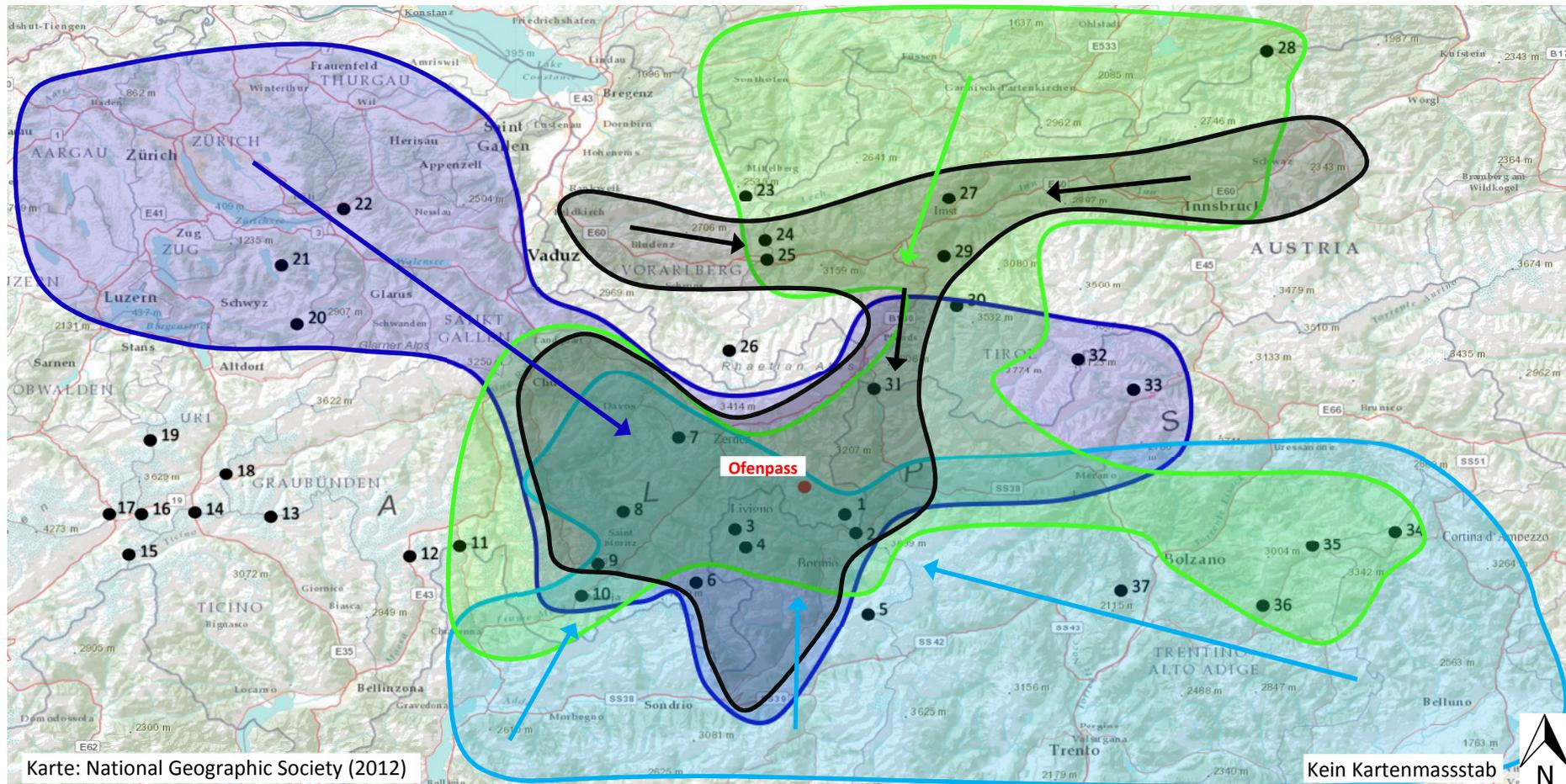
Die Routen rund um den Ofenpass unterscheiden sich sowohl in der Dauer als auch in der Reichweite. Die Abbildungen 32 und 33 auf den kommenden Seiten, zeigen die Einzugsrichtungen und die Reisegebiete unterschieden nach Herkunft der Motorradreisenden. Die Abbildungen wurden aufgrund der Antworten auf die Fragebogenfragen fünf, sechs und sieben (Kapitel 11.2) erstellt. Wie in den Kapiteln 6.2.2 und 7.5.1 beschrieben wird, wurden diese Fragen von den teilnehmenden Personen unterschiedlich verstanden und daher nach eigenem Ermessen aufgearbeitet. Die Abgrenzungen des Reisegebietes sind nicht als absolut oder trennscharf zu verstehen, sondern wurden ungefähr aufgrund der Postleitzahlangaben der Befragten gewählt. Zur Erstellung der Abbildungen wurde kein Geoinformationssystem (GIS) verwendet. Die Ergebnisse wurden mit einfachen graphischen Mitteln auf einer Karte skizzenhaft festgehalten. Die Abbildungen sind demnach als Annäherung zu verstehen.

### Eintägige Motorradtouren:

Die Abbildung 32 zeigt die Einzugsrichtung und das Reisegebiete der Motorradreisenden, welche eine eintägige Motorradtour unternommen haben. Die Pfeile in der Abbildung zeigen die Richtungen an, aus welchen die Reisenden zum Ofenpass gelangen. Die befragten Schweizer und Schweizerinnen kommen mehrheitlich aus dem Mittelland und reisen über Landquart oder Tiefencastel in das Engadin. Pässe in Richtung Reschenpass und Südtirol werden ebenso befahren wie in Richtung Oberengadin. Das Einzugsgebiet von deutschen Motorradreisenden bildet das südliche Bayern, von wo aus über österreichische Pässe das Engadin angefahren wird. Aber auch die Pässe des Südtirols, wie zum Beispiel das Sellajoch, werden befahren. Die Österreicher und Österreicherinnen stammen aus Vorarlberg und der Umgebung von Innsbruck. Sie gelangen über den Reschenpass ins Engadin. Die italienischen Motorradreisenden starten ihre Touren im Südtirol, befahren die dortigen Pässe und gelangen über das Stilfserjoch, den Berninapass oder den Malojapass in das Engadin.

Es gibt vielbefahrene, vergleichsweise kurze Routen, wie jene über den Flüelapass, Ofenpass und über den Reschenpass wieder in die Schweiz, welche in den Fragebögen oft genannt wird. Anstelle des Reschenpasses wird auch gerne im Münstertal über den Umbrailpass das Stilfserjoch angefahren. Oder der Ofenpass wird mit dem Maloja-, dem Bernina-, dem Julier- und dem Albulapass verbunden. Die Reichweite unterscheidet sich unter den eintägigen Routen stark, wobei bis 600 km an einem Tag zurückgelegt werden. Bestimmt gibt es Personen, die in einem Tag noch weiter fahren, wie das folgende Zitat vermuten lässt: „*Das ist etwa das Größte so 670 km*“ (Interview R).

## Motorradreise am Ofenpass



- |                     |                       |                 |                          |
|---------------------|-----------------------|-----------------|--------------------------|
| 1 Umbrailpass       | 9 Julierpass          | 17 Grimselpass  | 25 Arlbergpass           |
| 2 Stilsferjoch      | 10 Malojapass         | 18 Oberalppass  | 26 Silvretta Bieler Höhe |
| 3 Passo d'Eira      | 11 Splügenpass        | 19 Sustenpass   | 27 Hahntennjoch          |
| 4 Passo di Foscagno | 12 San Bernardinopass | 20 Pragelpass   | 28 Achenpass             |
| 5 Gaviapass         | 13 Lukmanierpass      | 21 Sattelegg    | 29 Piller Landstrasse    |
| 6 Berninapass       | 14 Gotthardpass       | 22 Rickenpass   | 30 Kaunertal             |
| 7 Flüelapass        | 15 Nufenenpass        | 23 Hochtannberg | 31 Reschenpass           |
| 8 Albulapass        | 16 Furkapass          | 24 Felxenpass   | 32 Timmelsjoch           |
|                     |                       |                 | 33 Jaufenpass            |
|                     |                       |                 | 34 Passo di Falzarego    |
|                     |                       |                 | 35 Sellajoch             |
|                     |                       |                 | 36 Karerpass             |
|                     |                       |                 | 37 Mendelpass            |

- Legende**
- Nationalität:
  - Schweiz
  - Deutschland
  - Österreich
  - Italien
  - Einzugsrichtung

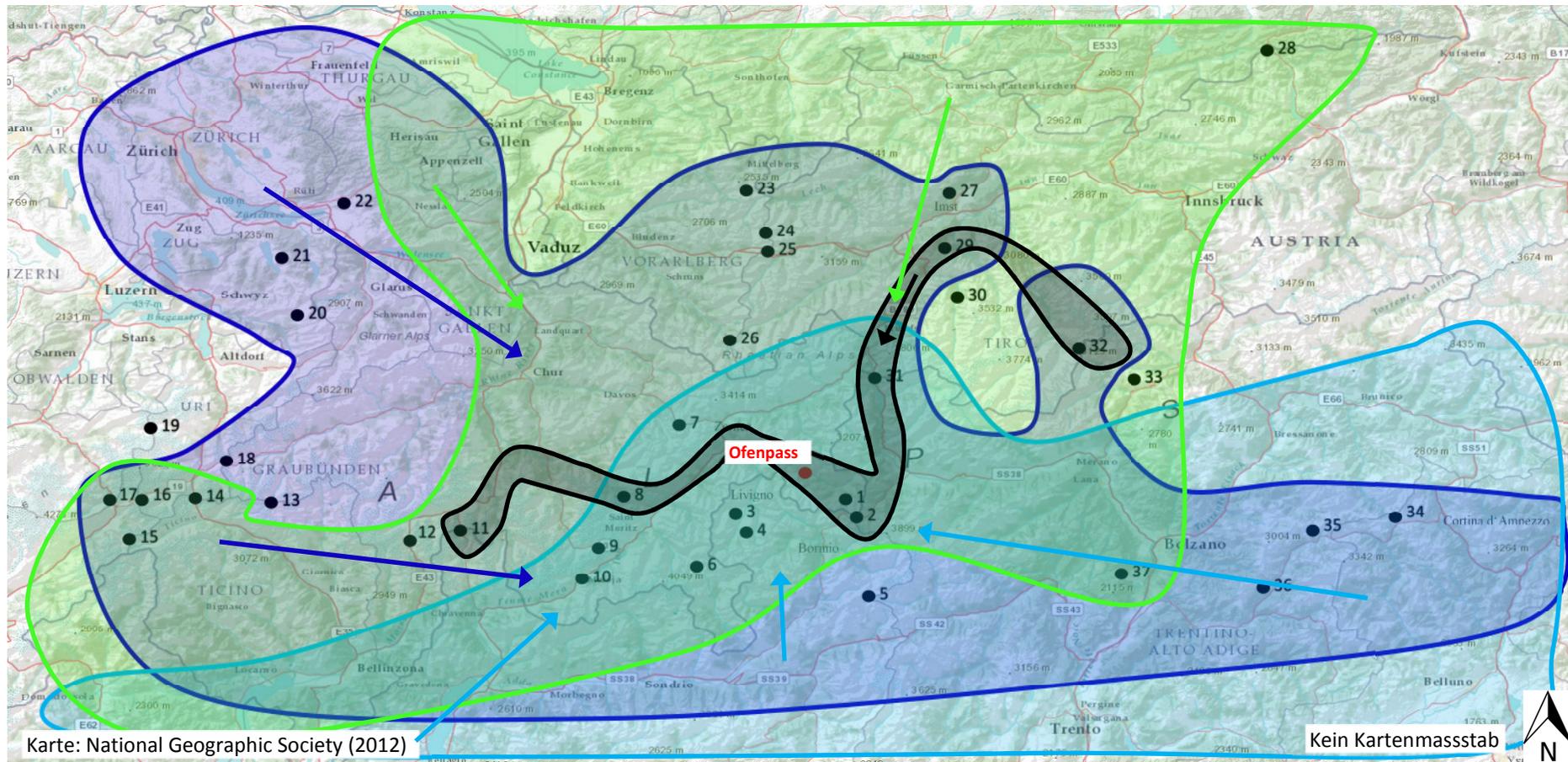
**Abb. 32** Einzugsrichtung und Reisegebiet eintägiger Touren nach Nationalität (eigene Darstellung, Karte: National Geographic Society 2012)

Mehrtägige Motorradtouren:

Ausgedehntere Reisen, welche von zwei bis acht Tagen dauern können, sind in Abbildung 33 abgebildet. Während der teilnehmenden Beobachtung wird festgestellt, dass gewisse Reisende noch längere und ausgedehntere Reisen unternehmen, zum Beispiel von Rimini oder Venedig, von Kroatien oder von den Niederlanden, von Tschechien und von Grossbritannien aus. Diese Reisenden sind bis zu vierzehn Tage unterwegs. Dies sind vor allem Personen, die in der Statistik unter der Rubrik "Weitere Länder" erfasst sind, aber auch Motorradreisende aus der Schweiz und Italien.

Die Pfeile in der Abbildung 33 zeigen an, aus welcher Richtung die Motorradreisenden zum Ofenpass gelangen. Je nach Wohnsitz bzw. Ausgangsort werden die Regionen Tirol, Vorarlberg, Südtirol, Dolomiten, Tessin, Milano und die Schweizer Alpenpässe rund um den Gottardpass mit der Ofenpassregion verbunden. Das Reisegebiet der österreichischen Motorradreisenden basiert auf einer einzelnen Routenangabe, da die restlichen österreichischen Motorradreisenden nur einen Tag unterwegs waren. Diese Person gelangte über den Reschenpass in Richtung Unterengadin. Auf italienischer Seite ist es das Südtirol mit den Pässen zwischen der Region nördlich von Milano bis Bolzano (Bolzen) und über die Dolomitenstrasse nach Cortina d'Ampezzo zur Sellaumrundung, welche mit dem Ofenpass kombiniert wird. Neben dem Ofenpass werden auch der Splügen-, der Maloja-, der Bernina- oder das Stilfserjoch mit dem Umbrailpass als Zugang zum Engadin genutzt. Wer die Ofenpassstrecke frühzeitig verlässt, gelangt über einen Tunnel nach Livigno und fährt von dort weiter über den Passo Foscagno zum Stilfserjoch oder über die Forcola di Livigno zum Berninapass. Deutsche Motorradreisende gelangen über Österreich zum Ofenpass und befahren auf dem Weg dorthin Pässe bei Vorarlberg und Tirol. Die inländischen Personen stammen alle aus der Deutschschweiz, im Besonderen aus dem Mittelland und gelangen entweder über das Prättigau und den Flüelapass oder über die Täler Surses (Julierpass) und Albula (Albulapass) in das Engadin. Auch sie befahren Pässe in Richtung Tirol und Südtirol.

## Motorradreise am Ofenpass



- |                     |                       |                 |                          |
|---------------------|-----------------------|-----------------|--------------------------|
| 1 Umbrailpass       | 9 Julierpass          | 17 Grimselpass  | 25 Arlbergpass           |
| 2 Stilfserjoch      | 10 Malojapass         | 18 Oberalppass  | 26 Silvretta Bieler Höhe |
| 3 Passo d'Eira      | 11 Splügenpass        | 19 Sustenpass   | 27 Hahntennjoch          |
| 4 Passo di Foscagno | 12 San Bernardinopass | 20 Pragelpass   | 28 Achenpass             |
| 5 Gaviapass         | 13 Lukmanierpass      | 21 Sattellegg   | 29 Piller Landstrasse    |
| 6 Berninapass       | 14 Gotthardpass       | 22 Rickenpass   | 30 Kaunertal             |
| 7 Flüelapass        | 15 Nufenenpass        | 23 Hochtannberg | 31 Reschenpass           |
| 8 Albulapass        | 16 Furkapass          | 24 Felxenpass   | 32 Timmelsjoch           |

- Legende**
- Nationalität: Schweiz
  - Deutschland
  - Österreich
  - Italien
  - Einzugsrichtung

**Abb. 33** Einzugsrichtung und Reisegebiet mehrtägiger Touren nach Nationalität (eigene Darstellung, Karte: National Geographic Society 2012)

Zusammenfassend wird aus den beiden Abbildungen 32 und 33 ersichtlich, dass bei mehrtägigen Routen mehr Pässe befahren werden und sich das Einzugsgebiet etwas vergrössert. Während bei eintägigen Motorradausflügen ein direkterer Zugang in das Engadin und zum Ofenpass gesucht wird (über Flüelapass, Reschenpass oder Berninapass), führen die Routen bei mehrtägigen Ausflügen zusätzlich über die so genannten klassischen Alpenpässe wie Gotthard- oder Grimselpass, aber auch San Bernardino-, Nufenen-, Furka und Oberalppass. Besonders auffällig ist dies bei den Nationalitäten Schweiz und Deutschland. Schweizer und Schweizerinnen befahren auf mehrtägigen Routen auch Pässe in Österreich und deutsche Motorradreisenden fahren in Richtung Gotthardpass.

### 6.3 Der Ofenpass als Motorradroute

In diesem Kapitel wird dem Grund für eine Fahrt über den Ofenpass nachgegangen. Sowohl die Besonderheiten der Ofenpassregion, als auch die Ortschaften welche den Motorradreisenden in der Umgebung des Ofenpasses gefallen werden dargelegt.

#### 6.3.1 Gründe für eine Motorradtour über den Ofenpass

Das Verkehrsaufkommen am Ofenpass hängt mit den Gründen für eine Fahrt über den Ofenpass zusammen. In der Abbildung 34 werden mögliche Gründe für eine Ofenpassüberquerung dargestellt. Die Befragten konnten mehrere Gründe für eine Überquerung angeben. Gut ein Viertel der befragten Motorradreisenden gibt im Fragebogen unter anderem den Transit als Grund für die Fahrt über den Ofenpass an. Für

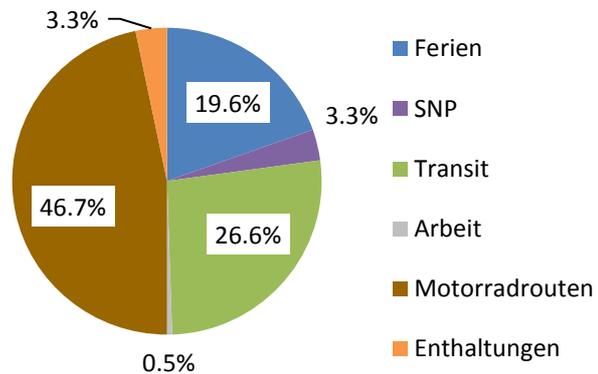


Abb. 34 Gründe für eine Motorradtour über den Ofenpass (eigene Darstellung)

Motorradreisende aber auch für andere Touristengruppen ist der Ofenpass ein Tor zum Süden. Besonders das Südtirol mit Meran wird über diesen Weg angefahren (Kapitel 6.2.3).

Im Rahmen der teilnehmenden Beobachtung wird festgestellt, dass neben den Motorradreisenden auch einige Cars und vor allem Autos den Ofenpass befahren. Auch in Gesprächen mit einheimischen Personen in der Ofenpassregion wird klar, dass es sich beim Ofenpass nicht nur für Motorradreisende um eine wichtige Transitstrecke handelt, sondern für alle motorisierten Transportmittel (Gespräch G). Für das Münstertal ist die Strecke eine wichtige Verkehrs- und Handelsachse und einziger Zugang (ohne Grenzübertritt) zur restlichen Schweiz, wie eine weitere Person aus dem Gastgewerbe bestätigt. „Ja es ist eigentlich die einzige Ver-

*bindungsstrasse auf Seiten der Schweiz für das Münstertal“ (Interview A). Auch interviewte Motorradreisende betonen die Nutzung des Ofenpasses als Transit in den Süden: „Er wäre dann zu weit weg, wenn es keine anderen Pässe dort hätte, er wäre dann etwas alleine. Er ist mehr ein Durchgangspass zum Südtirol zum Beispiel, Italien“ (Interview H). Beispielsweise ziehen die Touristenorte des Südtirols und die Panoramastrassen der Dolomiten Motorradreisende in diese Gegend. „Also für mich ist der Ofenpass... wie kann man dem sagen, also mehr so eine Durchgangsrouten. Es war weniger das Erlebnis, also als Pass erleben, sondern mehr so um in die Dolomiten zu kommen, gehst du dort rüber“ (Interview J).*

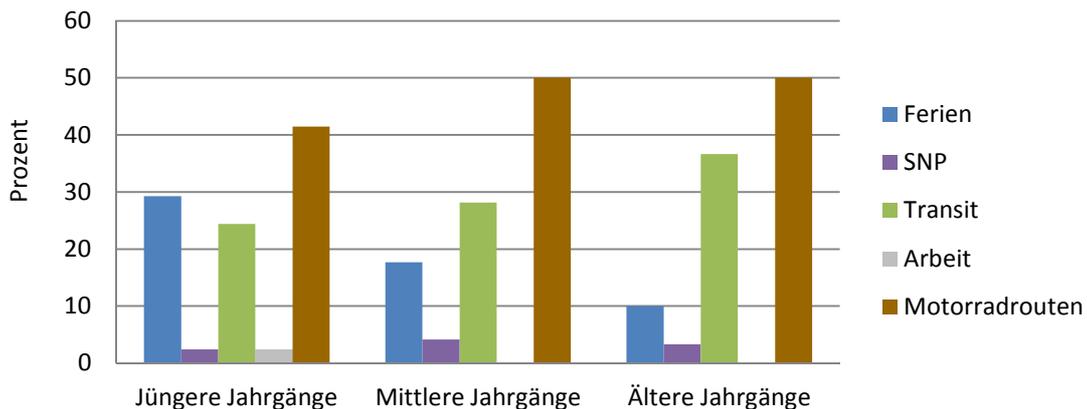
Der Ofenpass ist auch Bestandteil von schönen Motorradausflügen. Mit gut 45% der Stimmen ist dies der Hauptgrund, weshalb über den Ofenpass gefahren wird (Abbildung 34). Besonders das an der Grenze zu Italien gelegene Stilfserjoch gilt aufgrund der unzähligen Haarnadelkurven und der Fernsicht als Anziehungspunkt (Geser 1995: 30-31). Der Ofenpass ist ein möglicher Zubringer zum Stilfserjoch, was sicherlich ein Grund für das grosse Motorradaufkommen am Ofenpass ist: „Also ich möchte so Stilfserjoch und all die ganze Gruppe dort, würde ich wiedermal machen“ (Interview S). Eine der interviewten Personen führt am Stilfserjoch Motorradkurse durch und fährt dabei auch über den Ofenpass: „Ja bei mir ist es natürlich berufsbedingt, dass ich mehrheitlich Stilfserjoch fahre weil ich dort oben Kurse gebe“ (Interview M).

Die Umgebung des Ofenpasses wird auch von Personen aus der Gastronomie als Grund angefügt, weshalb viele Motorradreisende über den Ofenpass fahren: „Also das kommt erstens weil Zernez geographisch so zentral liegt. Zernez ist ein guter Ausgangspunkt wegen Pässen, die wir hier haben, also nicht nur der Ofenpass. Viele machen hier Halt weil sie über den Flüela kommen, weil sie über den Julier kommen, weil sie über den Berninapass kommen, über den Reschenpass und Zernez ist auch ein guter Ausgangspunkt um eben nicht nur eine Übernachtung hier zu bleiben, sondern auch zwei drei damit man eben alle diese Pässe fahren kann. Das ist das Interessante für die Motorradfahrer, dass wir hier in dem Tal sind und die vielen Pässe da sind“ (Interview C). An einer anderen Stelle fährt die gleiche Person fort: „Ja nein, es gibt schon solche die gezielt diese Region auslesen auch wegen dem Nationalpark. Es gibt auch solche die mit dem Motorrad anreisen und in den Nationalpark zum Wandern gehen und das Motorrad zu Hause lassen. Also das gibt es auch. Oder sonst irgendwie Sehenswürdigkeit im Engadin anschauen gehen. Aber es gibt solche, die mit dem Motorrad

*kommen, ein zwei Tage einen Halt machen, wandern gehen und danach weiter reisen“ (Interview C).*

Die Abbildung 34 zeigt weiter, dass 20% der abgegebenen Stimmen an die Rubrik “Ferien“ gehen. Dabei handelt es sich vor allem um Schweizer und Schweizerinnen. Allerdings kann nicht ausgemacht werden, ob diese Frage nicht von einigen Personen versehentlich falsch beantwortet wurde. Da ein Teil derselben Personen angibt, dass sie in der Ofenpassregion keine Ausgaben tätigen würden. Hier zeigt sich, dass die Fragen im Fragebogen zielgerichteter und verständlicher hätten formuliert werden müssen (Kapitel 7.5.2).

Bezüglich der Variable “Ferien“ kann ein signifikanter Zusammenhang mit einem P-Wert von 0.01066 (Fisher-Test) mit der Variable “Alter“ ausgemacht werden. Der Anteil der Personen, die eine Stimme für Ferien abgeben, ist bei der jüngsten Altersklasse besonders hoch (Abbildung 35).



**Abb. 35** Gründe für eine Motorradtour über den Ofenpass nach Altersklassen (eigene Darstellung)

### 6.3.2 Was gefällt den Motorradreisenden am Ofenpass

Der gute Strassenzustand und die übersichtliche Strassenführung am Ofenpass fallen den Teilnehmenden des Fragebogens und der Interviews positiv auf. Die Fahrstrecke ist aber nicht nur gut ausgebaut, sondern auch schön zu fahren. Die Fahrstrecke erhält gut 43% der Stimmen im Fragebogen und wird nur noch durch die Antwortmöglichkeit „Landschaft/Aussicht“ übertroffen (Abbildung 36).

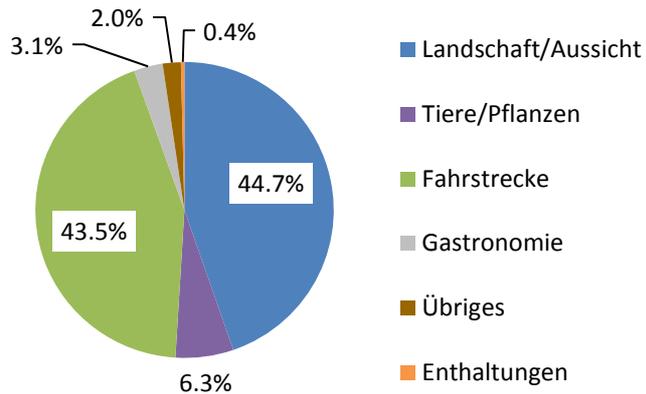


Abb. 36 Was gefällt den Motorradreisenden am Ofenpass? (eigene Darstellung)

Die Ofenbergstrasse wird wegen den übersichtlichen Kurven und weil sie schnell gefahren werden kann, als angenehm zu fahren eingestuft: „Ja, mit dem Motorrad ist die schön. Das ist eine schöne ausgebaute Strecke, also man kann auch mal etwas Gas geben (lacht). Ich bin ja kein Raser, aber man kann mal schön Motorradfahren dort“ (Interview T).

Der Schwierigkeitsgrad der Fahrstrecke wird im Fragebogen nicht erfasst, aber in den Interviews angesprochen. Mehrheitlich wird die Ofenbergstrasse als einfache Fahrstrecke bezeichnet. Gerade weil sie übersichtlich ist und wenig Spitzkurven aufweist. „Mir scheint es ein einfacher Pass. Dadurch, dass die Strasse so breit ist, Kurven schön ausgebaut und eben der Belag super ist“ (Interview Q). „Ein schwerer Pass ist es sicher nicht, der ist ja so gut ausgebaut. So zwischen einfach und mittel“ (Interview T). Die wenigen Kurven sind aber auch ein potenzieller Nachteil, da Kurven unter Motorradreisenden beliebt sind und der Ofenpass daher auch als langweilig bezeichnet werden könnte (Interview N).

Noch etwas mehr Stimmen (knapp 45%) als der Fahrstrecke, werden der Landschaft gegeben (Abbildung 36). Auch die interviewten Personen geben an, dass die Landschaft ein besonderer Anziehungspunkt des Ofenpasses ist. „(...) er ist wirklich einer der schönsten Pässe. Von der Natur her sicher der schönste Pass in der Schweiz. Von der Strasse her ja, ist auch okay. Ist auch sehr schön, oder, vom Fahrgefühl her, das man dort hat“ (Interview M). Besonders die abwechslungsreiche Landschaft wird am Ofenpass als schön empfunden. „Also ich finde die Natur dort schön. Und der Nationalpark ist abwechslungsreich, er hat offene Stücke und engere Stücke. Und wenn man Umbrail-Stilfserjoch fährt, dann hat man auch noch eine üppi-

ge Vegetation im Münstertal und oben kommt man je nach dem in den Schnee. Es sind sehr grosse Unterschiede auf kurzer Strecke“ (Interview J). Selbst interviewte Motorradreisende, die noch nicht über den Ofenpass gefahren sind, haben von der Landschaft am Ofenpass gehört: „(...) ich habe schon ein paar Mal davon gehört, es sei ein ganz schöner Pass zum Fahren. (...) eine wunderschöne Gegend mit vielen verschiedenen Bäumen“ (Interview G).

Unter der Rubrik “Übriges“ (Abbildung 36) wurden Kommentare notierte, wie die Ruhe, der Duft der Arvenwälder und wenig Verkehr. Auch interviewte Personen schwärmen vom Duft der Wälder: „Die Nadelwälder, die waren irgendwie, das Harz hat nach... eben diesen Harzgeruch. (...) Also wenn ich mich an etwas erinnere am Ofenpass, dann war das dieser erste Eindruck des Südens“ (Interview K). Gerade der Wald im Nationalpark ist aber auch Gegenstand von Kritik, da er auf einige Personen kahl und krank wirkt (Gespräch C).

Die befragten Motorradreisenden sind mehrheitlich eine zufriedene Gruppe. Über drei Viertel geben an, dass sie nichts an der Ofenpassregion stört (Abbildung 37).

25 Personen (knapp 20%) nennen in den Fragebögen einen negativen Punkt. Am meisten wird der, für ausländische Reisende teure, Schweizerfranken und die hohen Preise genannt. Dies fällt auch

einer interviewten Person negativ auf: „Ah, das teure Restaurant, der Kiosk dort oben. Den finde ich schon etwas überteuert“ (Interview E). Die hohen Preise in der Schweiz sind gemäss Rey (2011: 30) ebenfalls dafür verantwortlich, dass Motorradreisende im Ausland eine Tour planen oder sich dort verpflegen. Das folgende Zitat zeigt, dass dies auch bei den interviewten Personen der vorliegenden Arbeit ein Thema ist: „Ja dann gehe ich gezielt dort hin oder gleich hinunter ins Vinschgau, weil dort die Hotels preislich viel günstiger sind“ (Interview T). Als zweiter negativer Punkt folgt der Verkehr, weil es vor allem an schönen Wochenenden viel Verkehr hat, aber auch weil der Fahrstil anderer Verkehrsteilnehmenden nicht immer angemessen erscheint. Zudem fallen Kontrollen durch die Polizei sowohl bei den Befragten, wie auch bei den interviewten Personen negativ auf. „Ich hatte nie etwas Negatives dort. Ausser vielleicht die Geschwindigkeitskontrollen (lacht)“ (Interview T).

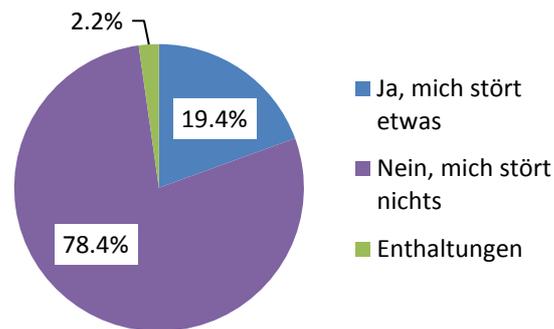


Abb. 37 Zufriedenheit der befragten Motorradreisenden (eigene Darstellung)

### 6.3.3 Wo gefällt es den Motorradreisenden in der Ofenpassregion

Der Frage wo es den Motorradreisenden in der Umgebung des Ofenpasses am besten gefällt, wird in den Fragebögen nachgegangen. Daraus resultiert ein Ranking unter verschiedenen Orten, wobei die Befragten mehrere Antworten angeben konnten (Abbildung 38). Die Auswertung anhand der Analysekriterien ergibt keine signifikanten Zusammenhänge. Die Rangfolge bleibt bei allen Analysekriterien mehr oder weniger dieselbe. Im Ranking ist ersichtlich, dass sich der Ofenpass, das Stifiserjoch und der Umbrailpass grosser Beliebtheit erfreuen. Daran zeigt sich auch der Fokus der Motorradreisenden auf die Pässe.

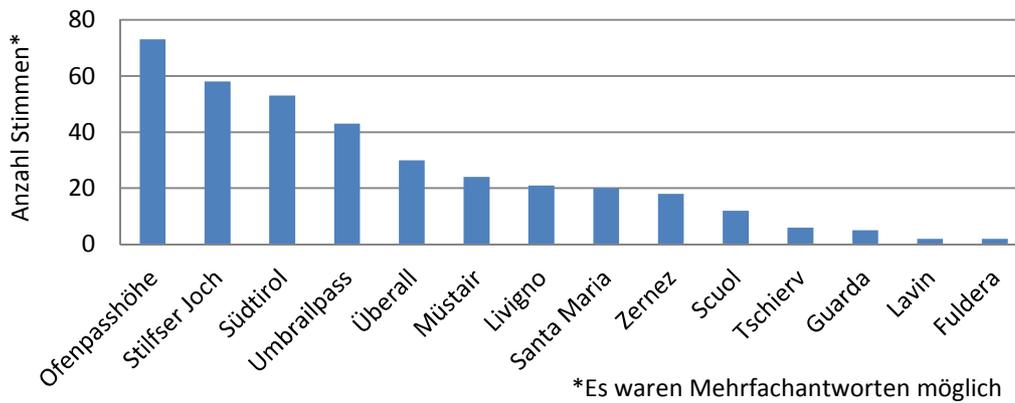


Abb. 38 Ranking der Orte, welche den befragten Motorradreisenden gefallen (eigene Darstellung)

Des Weiteren belegen kleine Dörfer im Münstertal eher die unteren Ränge, während das Südtirol eher auf den vorderen Plätzen rangiert. Beispielsweise werden die Dörfer Fuldera und Lavin nur von wenigen Personen angekreuzt. Ausnahme bilden Santa Maria und Müstair, welche die mittleren und teilweise vorderen Ränge belegen.

Der Ofenpass rangiert fast ausschliesslich an erster Stelle, was damit zusammenhängen könnte, dass in dieser Arbeit der Ofenpass ins Zentrum gestellt wird und die meisten Fragebögen auf dem Ofenpass ausgefüllt wurden. Allerdings kann Letzteres verworfen werden, weil statistisch gesehen zwischen den Collectoren (online versus hardcopy) und dem Ranking kein Zusammenhang festgestellt werden kann. Die erste Vermutung hat sich insofern bestätigt, als dass aus einigen Gesprächen mit befragten Personen, während dem Ausfüllen des Fragebogens, hervorgeht, dass sie den Ofenpass für mich und meine Arbeit ankreuzen würden (Kapitel 7.5.2). Im Vergleich dazu dienen Daten aus der Arbeit von Rey (2011: 31). Sie fragte nach den Pässen mit dem umfangreichsten touristischen Angebot, wobei die so genannten Klassiker Grimselpass und Gotthard am besten abschnitten. Der Ofenpass rangiert auf Platz acht von zwanzig. Werden nur die Pässe im Kanton Graubünden angeschaut, rangiert der Ofenpass auf dem ersten Platz.

## 6.4 Finanzielle Ausgaben in der Ofenpassregion

Die Daten aus den Fragebögen zeigen, dass 70% der Motorradreisenden in der Ofenpassregion Geld ausgeben (Abbildung 39). Von den 95 Personen, die Geldausgaben tätigen, haben sich neun Personen einer genauen Angabe des Betrags enthalten. Die durchschnittlichen Ausgaben belaufen sich auf 55 SFr. pro Person. Auf die Ausgaben hat vor allem die Reisedauer einen Einfluss. In der Tabelle 5 sind daher die Ausgaben, unterschieden nach Reisedauer, aufgeführt. Personen, die mehrere Tage auf Reisen sind, geben mehr Geld in der Ofenpassregion aus.

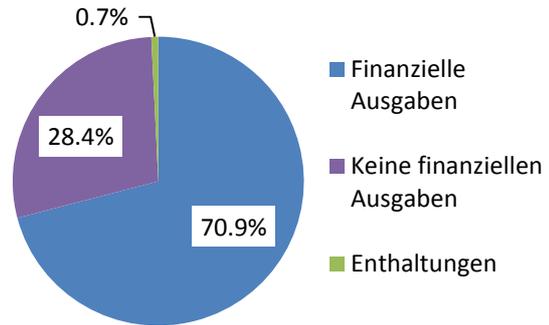


Abb. 39 Finanzielle Ausgabentätigkeit der Motorradreisenden in der Ofenpassregion (eigene Darstellung)

Reisedauer		Ø-Ausgaben pro Kopf und Tag
Eintagesausflug	:	ca. 30 SFr.
Mehrtagesausflug	:	ca. 70 SFr.

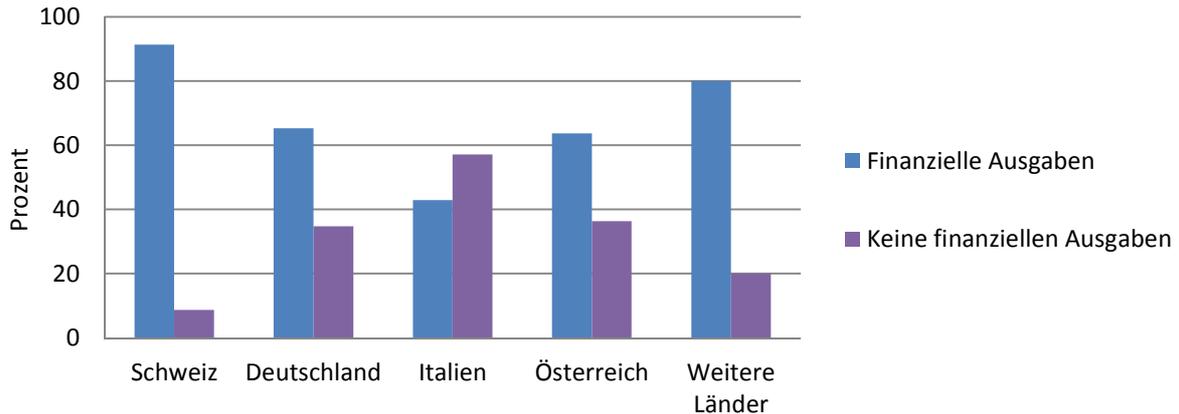
Tab. 5 Durchschnittliche finanzielle Ausgaben nach Reisedauer (eigene Darstellung)

### 6.4.1 Finanzielle Ausgaben in Bezug auf Herkunft und Alter

Herkunft:

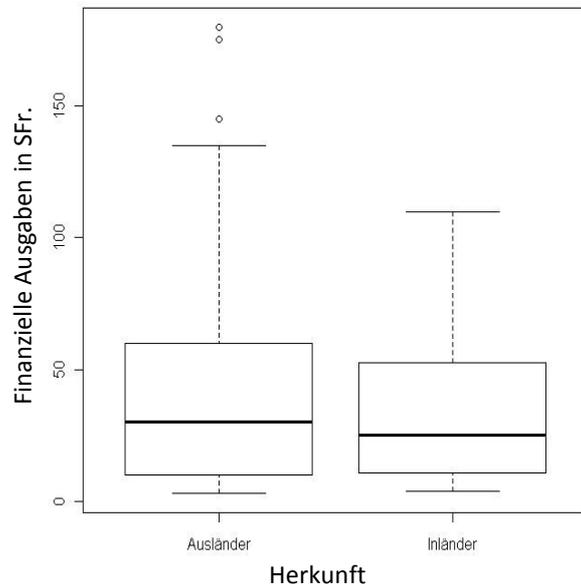
Bezüglich der Analysekriterien kann festgehalten werden, dass sich die Ausgaben nach Herkunft der Motorradreisenden unterscheiden. Die Variable "Herkunft" (in- oder ausländische Personen) und die Variable "Ausgaben" weisen sogar einen signifikanten P-Wert von 0.0002777 (Fisher-Test) auf. Besonders die italienischen Motorradreisenden tätigen im Vergleich zu inländischen Personen weniger oft finanzielle Ausgaben. Dieser Zusammenhang ist auch in der Abbildung 40 erkennbar.

## Motorradreisende am Ofenpass



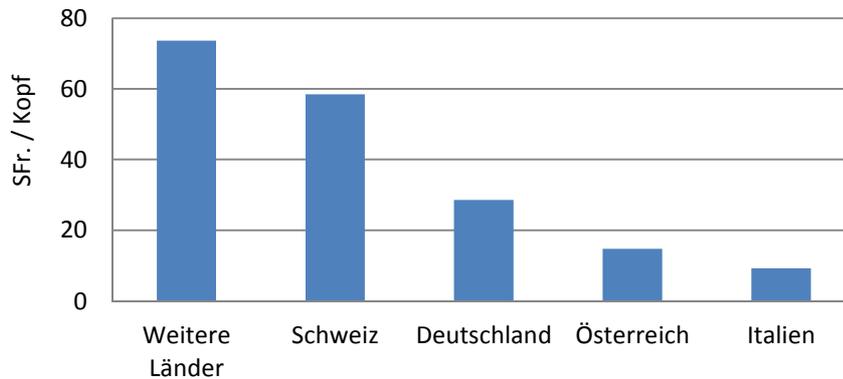
**Abb. 40** Finanzielle Ausgabentätigkeit nach Nationalität (eigene Darstellung)

Unter den befragten Schweizer Motorradreisenden geben knapp 85% an, dass sie finanzielle Ausgaben in der Ofenpassregion tätigen. Durchschnittlich knapp 60 SFr. werden von Schweizern und Schweizerinnen (46 Personen) pro Tag in der Ofenpassregion ausgegeben. Von den ausländischen Motorradreisenden (83 Personen) geben knapp 60% in der Ofenpassregion Geld aus. Die Ausgabenhöhe beläuft sich bei dieser Gruppe auf durchschnittlich knapp 25 SFr. pro Tag und Person. Die finanziellen Ausgaben unterschieden nach “Herkunft“ (in- oder ausländische Personen) sind zur Veranschaulichung in der Abbildung 41 als Boxplot dargestellt. Der Boxplot zeigt, dass bei ausländischen Motorradreisenden so genannte Ausreisser mit hohen Beträgen eher vorkommen als bei Schweizer und Schweizerinnen. Die Ausreisser sind auf die Ausgaben für Hotelunterkünfte zurückzuführen (Kapitel 6.4.2). Die Quadrate (Boxen) zeigen den Bereich zwischen dem 25%- und dem 75%-Perzentil an. Der Median ist durch die dicke schwarze Linie gekennzeichnet und wird durch das 50%-Perzentil definiert. Der Median liegt bei rund 20 SFr. und ist im Gegensatz zu den Durchschnittswerten bei beiden Gruppen in etwa gleich.



**Abb. 41** Boxplot der finanziellen Ausgaben nach Herkunft (eigene Darstellung)

Eine detailliertere Aufschlüsselung der durchschnittlichen Ausgabenhöhe nach den Herkunftsländern (Nationalität) zeigt Abbildung 42.

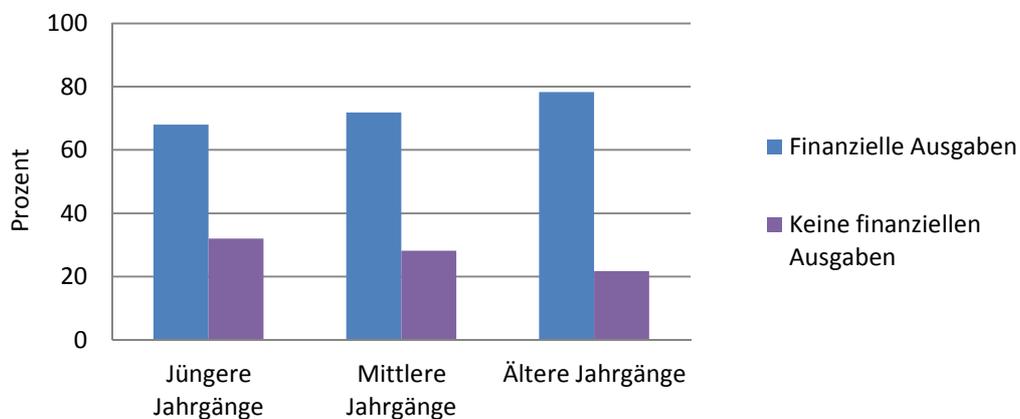


**Abb. 42** Durchschnittliche finanzielle Ausgaben nach Nationalität (eigene Darstellung)

Italienische und österreichische Motorradreisende geben weniger Geld aus als Personen aus der Schweiz und aus weiter entfernten Ländern, die unter der Rubrik “Weitere Länder“ zusammengefasst sind. Dies könnte daran liegen, dass die Personen der Rubrik “Weitere Länder“, unter anderen aus den Niederlanden und Grossbritannien, mehrtägige Ferienreisen unternehmen und daher ein grösseres Budget einplanen.

Alter:

In der Abbildung 43 wird die Frage nach der Ausgabentätigkeit in Bezug auf die drei Altersklassen dargestellt. Tendenziell werden mit zunehmendem Alter eher Ausgaben getätigt. Dieser Zusammenhang ist allerdings statistisch nicht signifikant. Die höchsten Ausgaben werden von Motorradreisenden der mittleren Altersklasse gemacht (Abbildung 44).



**Abb. 43** Finanzielle Ausgabentätigkeit nach Altersklasse (eigene Darstellung)

## Motorradreisende am Ofenpass

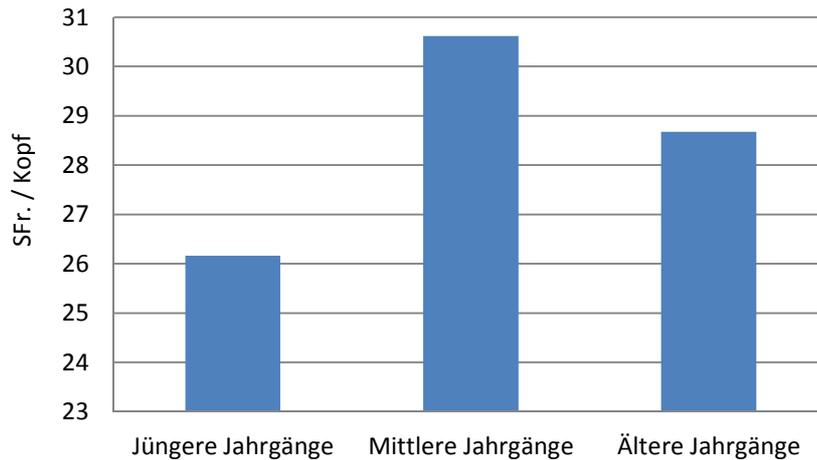


Abb. 44 Durchschnittliche finanzielle Ausgabenhöhe nach Altersklasse (eigene Darstellung)

### 6.4.2 Ausgaben für Verpflegung und Unterkunft

Die durchschnittlichen Ausgaben pro Tag und Person (bzw. beim Benzin pro Motorrad) sind für verschiedene Unterkunftsmöglichkeiten, Mahlzeiten, Getränke und Benzin in Abbildung 45 dargestellt. Viele Teilnehmende bekundeten Schwierigkeiten beim Abschätzen der Höhe ihrer Ausgaben für die einzelnen Konsumgüter. Daher sind diese Daten vermutlich ungenau (Kapitel 7.5.2).

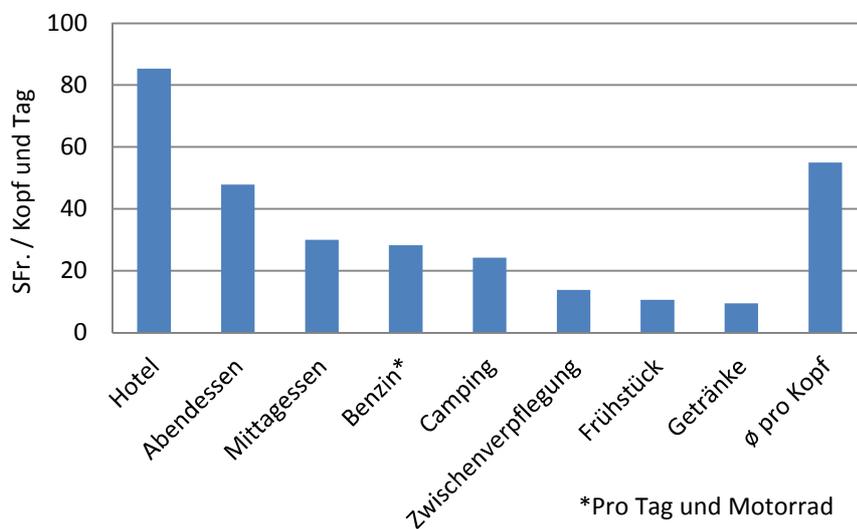
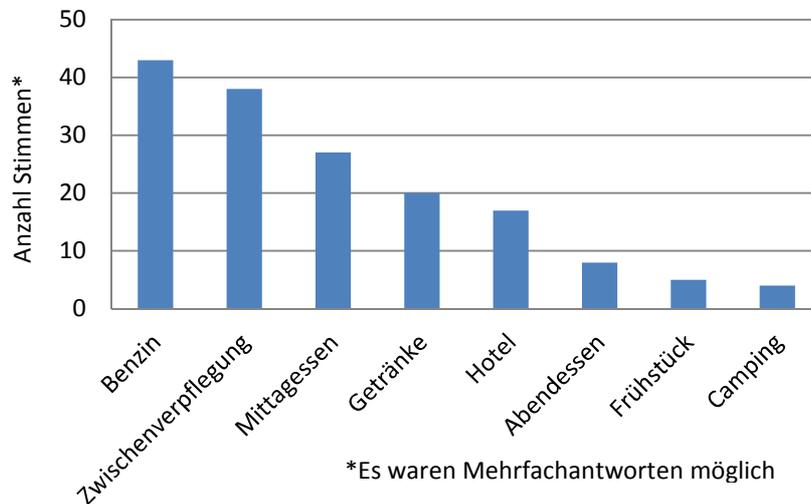


Abb. 45 Durchschnittliche finanzielle Ausgaben nach Konsumgut (eigene Darstellung)

Die grössten Beträge fallen bei den Hotels und dem Abendessen an. Wobei nur die Ausgaben für Hotelübernachtung den Durchschnittsbetrag von 55 SFr. übersteigen (Abbildung 45).

Weil die Teilnehmenden mehrere Antworten geben konnten, werden in der Abbildung 46 die Anzahl Stimmen pro Konsumgut gezeigt. Es ist ersichtlich, dass die meisten Personen für Benzin, Zwischenverpflegung und Mittagessen Geld ausgeben.



**Abb. 46** Konsumgüter, für die Motorradreisende finanzielle Ausgaben tätigen (eigene Darstellung)

Werden die beiden Abbildung 45 und 46 vergleichend betrachtet, so wird deutlich, dass die Konsumgüter, für die am ehesten Geld ausgegeben wird (Benzin, Zwischenverpflegung) nicht dieselben sind, wie jene Konsumgüter, für welche die höchsten Geldbeträge ausgegeben werden (Hotel, Abendessen).

Auf eine weitere statistische Analyse der numerischen Werte wurde verzichtet, da die Daten weder normalverteilt sind noch gleiche Varianzen aufweisen (Kapitel 4.4.4).

### 6.4.3 Tourismusbeitrag aus Sicht von Motorradreisenden

Züllig (2007: I) betont in ihrer Diplomarbeit in Bezug auf die Bedeutung des Verkehrs, dass dieser der Motor ist, welcher die Wertschöpfung des Biosphärenreservats Val Müstair Parc Naziunal antreibt. Obwohl der Beitrag des Motorradtourismus zum Einkommen der einheimischen Bevölkerung im Ofenpassgebiet recht schwierig zu bemessen und durch meine Daten nur andeutungsweise beziffert werden kann, versuche ich in Kombination mit den Interviews einige Aussagen zu machen.

Die Selbsteinschätzung der Teilnehmenden des Fragebogens zeigt, dass über 70% der Meinung sind, dass die einheimische Bevölkerung vom Motorradtourismus profitiert oder eher profitiert (Abbildung 47).

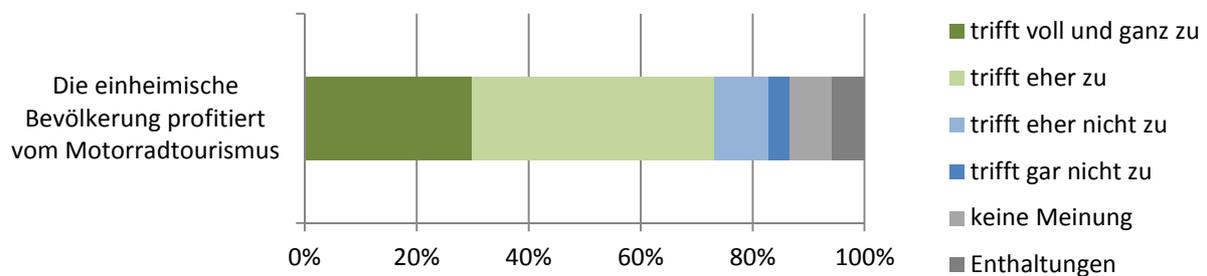


Abb. 47 Einschätzung des Tourismusbeitrags durch Motorradreisende (eigene Darstellung)

Unterkunft:

Relativiert wird diese optimistische Einschätzung der Befragten durch Aussagen in den Interviews bezüglich des Reisebudgets: „(...) mir gefällt es eher dort wo es einfach ist und heimelig“ (Interview O). „Ja, ich nehme lieber ein günstiges Hotel, weil es mir vor allem um das Schlafen geht, ich brauche keine grössere Infrastruktur von Sauna usw....“ (Interview P). Auf Luxuseinrichtungen wird gerne verzichtet: „(...) ich bin mit dem Motorrad unterwegs, was will ich mit einem fünf Sterne Hotel (...). Für was brauche ich das Hotel, ich brauche es um den Kopf abzulegen, zum Duschen, um ausreichend gut zu Essen und dann hat es sich aber schon“ (Interview I). Die interviewten Motorradreisenden mögen Unterkünfte und Verpflegung gerne einfach, rustikal, währschaft und nicht all zu teuer, was darauf hindeutet, dass die finanziellen Ausgaben geringer sind, als wenn Motorradreisende Wert auf Luxusartikel legen würden.

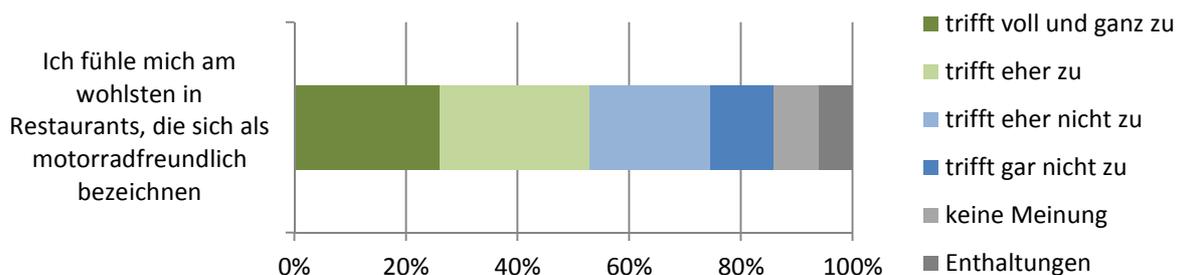
Auch Personen aus dem lokalen Gastgewerbe fällt auf, dass Motorradreisende Wert auf ein gutes Preis-Leistungsverhältnis legen: *„Wir haben eine schöne Gartenwirtschaft auch. Motorradfahrer halten grundsätzlich dort wo es schön, wo sie gut hinfahren können, oder. Das ist wichtig. Und es muss schnell und gut sein und Preis-Leistung muss stimmen und das würde ich sagen können wir gewährleisten und darum haben wir viele Motorradfahrer“* (Interview C).

#### Verpflegung:

Bei der Verpflegung über Mittag und am Abend spielt der Preis weniger eine Rolle, als bei der Unterkunft. Dennoch muss dieser im Verhältnis zur Qualität stehen: *„Ja beim Essen schaut man nicht so wahnsinnig. Das was man isst muss in einem gewissen Verhältnis zum Preis stehen. Wir sind keine „Schmürzeler“ aber auch nicht diejenigen, die es einfach so locker hinauswerfen können“* (Interview I). *„Mmh, es ist manchmal auch ein kulinarischer Ausflug, da lässt man es sich gut gehen“* (Interview P). Des Weiteren liegt auch ein Glas Wein zum Abendessen im Budget: *„Zu einem guten Essen gehört ein gutes Glas Wein“* (Interview I). Diese Erkenntnisse werden auch von Rey (2011: 17) erwähnt, wo die überwiegende Mehrheit der Motorradreisenden Restaurants der einfachen und mittleren Klasse bevorzugen. Bei tiefen Ausgaben, wie der Zwischenverpflegung und den Getränken, fallen hohe Preise hingegen negativ auf. Dies wurde während der teilnehmenden Beobachtung in Gesprächen (Gespräch C) bestätigt. Auch die Daten aus den Fragebögen zur Frage, was Motorradreisende stört (Kapitel 6.3.2), deuten darauf hin, dass die Preise für Getränke und Zwischenverpflegung negativ in Erinnerung sind.

#### Touristisches Angebot:

Bezüglich des touristischen Angebots zeigen die Daten aus dem Fragebogen, dass gut die Hälfte der Befragten motorradfreundliche Restaurants klar oder eher bevorzugt (Abbildung 48).



**Abb. 48** Einschätzung der Bevorzugung von motorradfreundlichen Restaurants (eigene Darstellung)

Die Aussagen aus den Interviews lassen eher vermuten, dass wenig darauf geachtet wird, ob ein Restaurant sich als motorradfreundlich bezeichnet oder nicht: „*Eigentlich haben wir nicht darauf geachtet ist es eine Motorradbeiz oder nicht*“ (Interview J). Aber Unterkünfte mit motorradfreundlichen Einrichtungen, wie Garagen und Trocknungsraum, werden durchaus als vorteilhaft angesehen (Interview I):

P1: „*Bei diesem da ist es auch so, der Chef fährt selber Motorrad und es sind sehr nette Leute, die haben uns auch Touren in der Gegend empfohlen.*“

I: „*Es gibt ja so Services wie Garage, Trocknungsraum.*“

P2: „*Ja, um die Kleider zu trocknen.*“

P1: „*Ja, ohne Aufpreis dafür, das ist schon noch gut. Auch damit keiner am Motorrad rumschraubt.*“

Interviewte Personen aus dem Gastgewerbe am Ofenpass fügen ebenfalls an, dass diese gratis Dienstleistungen unter den Motorradreisenden geschätzt werden. „*(...) Und vielleicht auch, wir bieten allen Motorradfahrern an dass wir eine gratis Garage haben, um das Motorrad einzustellen. Das ist auch ein Kriterium das für sie sehr wichtig ist, weil das ist ja ihr Heiligtum, das Motorrad... dass der sicher untergebracht ist*“ (Interview C).

#### Benzinpreis:

In den Interviews wird mehrheitlich angegeben, dass der Benzinpreis nicht relevant ist. „*Wir haben noch nie auf den Benzinpreis geschaut. Wenn der Tank leer ist, dann wird getankt*“ (Interview K). Grössere Umwege werden wegen hohen Benzinpreisen nicht gefahren und die Routen werden auch nicht aufgrund der Benzinpreise gewählt. Allerdings kommt es vor, dass wenn eine längere Reise geplant ist, gezielt innerhalb der Schweiz oder im Mittelland getankt wird, weil schweizerische Benzinpreise tiefer liegen als jene im nahen Ausland oder in den Gebirgsräumen: „*Seltener. Aber wenn ich sehe ich muss bald mal tanken, dann mache ich das hier anstatt im Engadin, dort ist es teurer. So kurz Ausflüge von zu Hause, dann weiss ich auch wo es günstiger ist. Aber sonst wenn ich auf einer Reise bin, dann warte ich bis der Tank leer ist und nehme die nächste Tankstelle*“ (Interview J).

#### 6.4.4 Tourismusbeitrag aus Sicht von Personen aus dem Gastgewerbe

Motorradreisende sind wie in Kapitel 6.2.1 bereits erwähnt wird, oft kurz entschlossen was ihre Haltepunkte anbelangt: *„Spontan. Wir fahren hin und denken, das ist schön hier“* (Interview I). Für das Gastgewerbe am Ofenpass ist es daher schwierig abzuschätzen wie viele Personen an einem bestimmten Tag einkehren werden. *„Eher spontan, diejenigen wo vorreservieren sind eher wenige. Eher spontan. So Wetterabhängig, Reservationen von Gruppen und so Familien reservieren immer vorher, aber alle anderen eigentlich spontan... Man kann so jetzt in der Nachsaison an einem Abend noch leer sein und am nächsten voll, je nach Wetter“* (Interview A).

Inwiefern Motorradreisende zum Einkommen im Gastgewerbe beitragen, wird von einer interviewten Personen aus dem lokalen Gastgewerbe wie folgt beantwortet: *„Ich meine der Motorradgast ist ein guter eigentlich würde ich meinen, weil die essen gerne gut am Abend auch ein gutes Glas Wein trinken und sie lassen sich das Leben gut gehen“* (Interview C). Der prozentuale Anteil der Motorradreisenden am Umsatz ist für die Personen aus der Gastronomie schwierig abzuschätzen. *„Das ist schwierig zu sagen, schwierig zu schätzen. Es sind angenehme Gäste, sagen wir es so. Motorradfahrer sind von dem ehr auch sehr willkommen“* (Interview A). Sicher ist, das hat die teilnehmende Beobachtung gezeigt, dass der Anteil auf der Passhöhe, vor allem im Bereich des Kiosks auf dem Parkplatz, recht hoch sein dürfte. Aber nicht in jedem Gastbetrieb in der Ofenpassregion setzt sich die Gästegruppe gleich zusammen. Je nachdem welche Zielgruppe ein Gasthof ansprechen möchte und wo sich dieser befindet, sind mehr oder weniger Motorradreisende zu Gast: *„Also Motorradfahrer als Gäste haben wir. Wie, ja weil es ihnen vielleicht gefällt hier, oder da sie das Hotel kennen und schon mal hier wandern waren. Oder weil sie einfach auf einem Pass übernachten wollen. Aber nein, das sind Wenige“* (Interview B). Am Tagestourismus stellen die Motorradreisenden einen höheren Anteil an den Gästen als bei Übernachtungen: *„Jaja. Was wir natürlich mehr haben das sind äh, Tagestourismus, dass sie zum Mittagessen hier sind. Das ist etwas anderes. (...) Also am Tag da würde ich sagen, da können wir schon 10% sagen.“* (Interview B).

Inwiefern Motorradreisende nun aber viel oder wenig zum lokalen Einkommen und dem Tourismus beitragen, müsste tiefergehend und im Vergleich zu einer weiteren Touristengruppe analysiert werden (Kapitel 9.3).

## 6.5 Wahrnehmung des Schweizerischen Nationalparks und der Biosfera Val Müstair

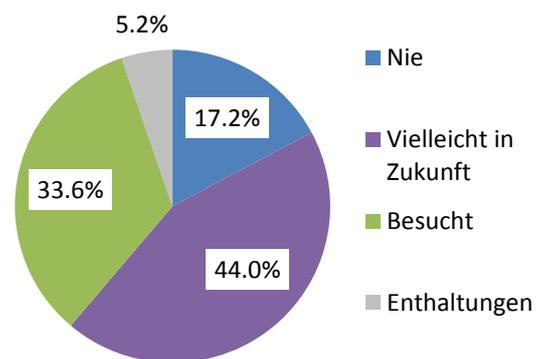
In diesem Kapitel wird der Frage nachgegangen, wie die Motorradreisenden den Schweizerischen Nationalpark und die Biosfera Val Müstair wahrnehmen und ob sie diese kennen. Zudem wird aufgezeigt, inwiefern Motorradreisende die Ofenpassregion gezielt mit dem Motorrad besuchen.

### 6.5.1 Wahrnehmung des Schweizerischen Nationalparks

Die Besucherbefragung des Nationalparks hält fest, dass die Personen, welche mit dem Motorrad anreisen und den Nationalpark gezielt besuchen mit 0.4% vernachlässigbar sind (Campbell et al. 2007: 15-17). Auf ein ähnliches Resultat wird in der Erhebung der ETH Zürich hingewiesen, bei der 1% der Besucher und Besucherinnen mit dem Motorrad anreisen. Die Autoren dieser Erhebung vermuten daher, dass Motorradreisende ein geringes Interesse daran haben, sich anderswo als auf der Strasse aufzuhalten (Omlin & Brink 2010: 11). Die Daten der vorliegenden Arbeit zeigen im Folgenden auf, dass die Motorradreisenden für einen Besuch im Nationalpark nicht mit dem Motorrad anreisen. Allerdings bedeutet das nicht, dass Motorradreisende den Nationalpark nicht auch ohne Motorrad besuchen.

Bekanntheit des Nationalparks:

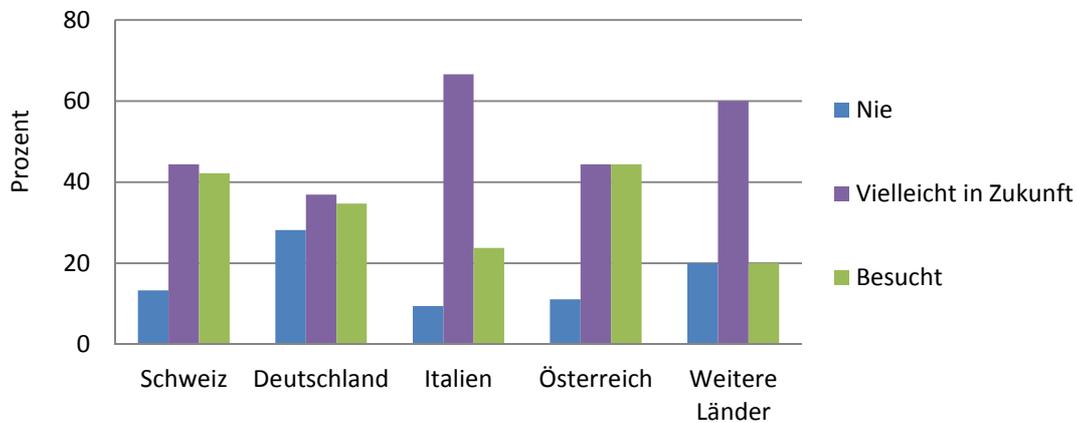
Die Daten aus den Fragebögen ergeben (Abbildung 49), dass rund 17% der befragten Motorradreisenden den Schweizerischen Nationalpark noch nie besucht haben und dies auch in Zukunft nicht vorhaben. Den grössten Anteil von 44% machen jene Personen aus, die den Nationalpark bis jetzt noch nicht besucht haben, dies aber gerne einmal tun würden. Rund 33% der Befragten geben an, dass sie den Nationalpark bereits besucht haben. Die interviewten Motorradreisenden haben alle schon vom Nationalpark gehört und einige kennen ihn von früheren Wanderungen (z.B. Interview S und T).



**Abb. 49** (Möglicher) Besuch des Nationalparks durch Motorradreisende (eigene Darstellung)

In Bezug auf die Analysekriterien zeigt sich, dass in etwa gleich viele Frauen wie Männer (je rund 20%) den Nationalpark noch nicht besucht haben, aber tendenziell mehr Frauen dies in Zukunft gerne tun würden (60% der Frauen gegenüber 42% der Männer).

Die Herkunft scheint ebenfalls einen Einfluss auf die Besuche im Nationalpark zu haben. Der Anteil der ausländischen Motorradreisenden, welcher den Nationalpark bereits besucht hat, ist mit rund 32% kleiner als bei den Schweizerinnen und Schweizern (42%). Besonders gross ist das Potenzial bei den Italienern und Italienerinnen sowie bei Personen der Rubrik "Weitere Länder", welche den grössten Anteil an Personen aufweist, die den Nationalpark noch nicht kennen aber in Zukunft einmal besuchen möchten (Abbildung 50).



**Abb. 50** (Möglicher) Besuch des Nationalparks nach Nationalität (eigene Darstellung)

Weiter ist auffällig, dass der grösste Teil der Personen aus der ältesten Altersklasse den Nationalpark bereits besucht hat, wobei bei den jüngeren und mittleren Jahrgängen das grösste Potenzial liegt, den Nationalpark in Zukunft einmal zu besuchen.

Auch bei der Analysekategorie "Motorradtypen" ist ein Zusammenhang zu sehen. Es handelt sich um die Sporttourer und Sport/Supersportgruppe (Kapitel 6.1.4), welche den grössten Anteil an Personen aufweisen, die den Nationalpark nie besuchen würden. Den Liebhabern und Liebhaberinnen von sportlichen Motorrädern könnte somit unterstellt werden, dass sie weniger naturverbunden sind. Allerdings ist dies reine Spekulation, da keiner der erwähnten Zusammenhänge statistisch signifikant ist.

Konzept des Nationalparks:

In den Fragebögen wird zu den folgenden Behauptungen rund um den Nationalpark Stellung genommen (Abbildung 51):

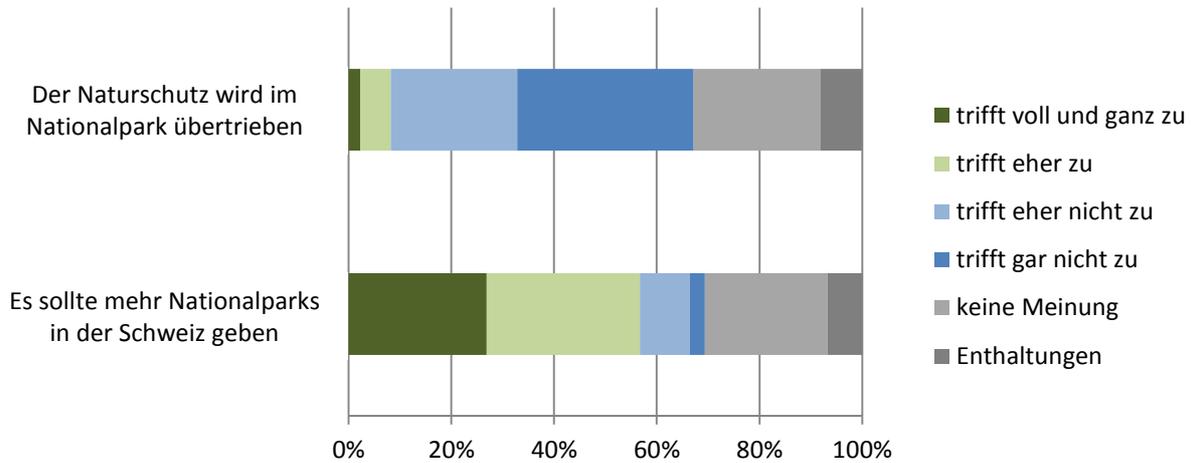


Abb. 51 Meinung der Motorradreisenden zum Nationalpark (eigene Darstellung)

Die Abbildung 51 zeigt, dass die befragten Motorradreisenden geteilter Meinung sind, inwiefern es mehr Nationalparks geben sollte und sie klar der Ansicht sind, dass die Schutzbestimmungen des Nationalparks nicht übertrieben werden. Dies ist insofern überraschend, als dass einige, der in diesem Kapitel später aufgeführten, gewünschten Aktivitäten unter den bestehenden Schutzbedingungen nicht durchgeführt werden dürften. Es sollte beachtet werden, dass bei diesen Behauptungen der Anteil der Personen, die keine Meinung angekreuzt haben recht hoch ist. In der teilnehmenden Beobachtung wird bemerkt, dass dies mitunter daran liegt, dass einige der ausländischen Personen die Situation der Natur- und Nationalparks in der Schweiz nicht kennen.

Die interviewten Personen sind der Ansicht, dass der Nationalpark eine gute Sache ist, aber in der Schweiz der Raum für solch ein strenger Schutz klein ist und daher Konflikte mit der Lokalbevölkerung entstehen können: „Die Schweiz ist ein kleines “Ländli“, von dem her. Ich weiss es nicht. Ich meine auch in anderen Bergen, da hat es Pflanzen, die geschützt sind und es ist kein Nationalpark“ (Interview O). „Man sollte ganz viele solche Nationalparks haben, aber eben nicht auf Biegen und Brechen, sondern mit einem gesunden miteinander“ (Interview M). Zudem werden auch alternative Naturschutzbestrebungen angesprochen, die weniger den Charakter eines Museums aufweisen: „Jaja genau, so diese Art von von äh, Naturpärke heissen sie glaube ich. Im Tessin versuchen sie es und im Aargauer Jura auch. Das ist mir wahrscheinlich sympathischer wenn’s äh... nicht so zum Museum wird, oder“ (Interview S). Der Nutzen eines Nationalparks wird nicht nur im Schutz der Natur gesehen, sondern auch

in der touristischen Vermarktung: *„Ich denke schon, dass es Sinn machen würde noch mehr solche Gebiete unter Naturschutz zu stellen. [...] Weil man kann das dann auch so vermarkten“* (Interview J). Bezüglich der touristischen Nutzung wünschen sich einige interviewte Personen aus der Gastronomie, dass sie vom Nationalpark mehr profitieren könnten: *„ (...) also meine Meinung ist... also es ist gut, dass es den Nationalpark gibt aber für mich, also der ganze Park ist fast zu streng. Mit dem heut zu Tage die Gesellschaft etwas gewechselt hat. Ich wäre eher Teils, also extrem geschützt, niemand kann hinein, aber das wo sie offen haben, sollten sie etwas lockerer“* (Interview A). Die einen Gastronomen und Gastronominnen wünschen sich ein grösseres Engagement in der Ausdehnung des touristischen Angebots, während andere mit dem Ausbau des Schutzes kein Problem haben. *„Das ist gut, ich habe nichts dagegen, es ist in Ordnung“* (Interview C).

#### Anreise:

Jene Personen, die den Nationalpark bereits besucht haben oder dies in Zukunft vorhaben, reisen eher nicht mit dem Motorrad an, sondern mit dem Auto oder allenfalls mit den öffentlichen Verkehrsmitteln: *„Eher mit dem Auto wahrscheinlich“* (Interview H). *„Mit dem Auto wahrscheinlich oder mit den ÖV's“* (Interview G). Die Gründe liegen darin, dass das Mitführen von entsprechendem Gepäck auf dem Motorrad viel Platz benötigt und das Wechseln der Kleider mühsam ist. Nur wenige der interviewten Personen würden dennoch mit dem Motorrad anreisen: *„Also, ich bevorzuge nach wie vor immer das Motorrad, wenn ich irgendwo hin will, das ist einfach mal mein grundsätzliches Gefährt“* (Interview M). Das folgende Zitat einer Person aus dem Gastgewerbe lässt ebenfalls darauf schliessen, dass es durchaus Motorradreisende gibt, die mit dem Motorrad anreisen um den Nationalpark zu besuchen: *„Ja nein, es gibt schon solche die gezielt diese Region auslesen auch wegen dem Nationalpark. Es gibt auch solche die mit dem Motorrad anreisen und in den Nationalpark zum Wandern gehen und das Motorrad zu Hause lassen. Also das gibt es auch. Oder sonst irgendwie Sehenswürdigkeit im Engadin anschauen gehen“* (Interview C).

Nationalpark als Ausflugsziel:

Bei Motorradausflügen über den Ofenpass spielt der Nationalpark als Anziehungspunkt eine untergeordnete Rolle. Hingegen wird der Ofenpass als Zubringer zur weiteren Umgebung oder als Transit ins nahe Ausland genutzt (Kapitel 6.3.1): *„Also ich möchte so Stiltserjoch und all die ganze Gruppe dort, würde ich wiedermal machen. (...) Äh aber dann schon eher als Durchgangsstrecke“* (Interview S). Oder auf die Frage nach dem Stellenwert des Nationalparks wird kurz und bündig geantwortet: *„Keinen“* (Interview R). *„Ehrlich gesagt finde ich die anderen Pässe gerade so schön“* (Interview E). Eine mögliche Begründung für den geringen Stellenwert sieht eine interviewte Person darin, dass Motorradreisende eben primär unterwegs sind: *„Ja und das Museum hier unten ist genial, absolut genial. (...) Aber das ist jetzt nicht etwas wo ein Motorradfahrer speziell anhalten würde, weil du willst unterwegs sein“* (Interview S).

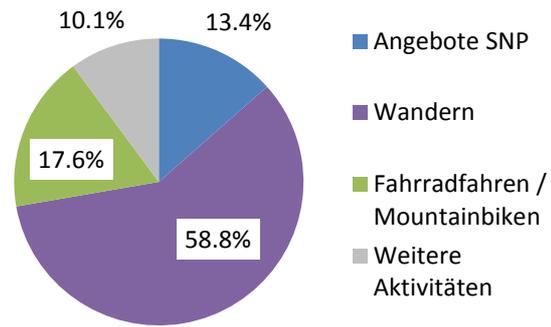
Dennoch wird der Nationalpark wahrgenommen und es gibt Motorradreisende, die einmal ohne Motorrad anreisen würden: *„Und jedes Mal wenn ich darüber fahre, habe ich gedacht – da kommt man an dem Besucherzentrum vorbei mit dem grossen Parkplatz – jedes Mal dachte ich, jetzt müssen wir mal in diesen Ofenpass Nationalpark gehen, in die Ferien oder eine Wanderung machen“* (Interview K).

Zudem wird vermutet, dass der Begriff Nationalpark für ausländische Motorradreisende von grösserer Bedeutung sein könnte: *„(...) wenn wir das den Kollegen aus Deutschland verkaufen dann ist das Schlagwort Nationalpark schon dabei, ist dann nicht so dass es unterschlagen würde. Es hat schon... der Klang Nationalpark ist schon nicht schlecht“* (Interview I).

Des Weiteren gibt es Motorradreisende, die den Ofenpass in erster Linie nicht mit dem Motorrad befahren, sondern mit dem Wandern verknüpfen: *„Also im Moment ist es schon das Wandern, die äh, also der Ofenpass als ein Element in dieser ganz wahnsinnig schönen Landschaft, oder, wo so im Nationalpark und darüber hinaus“* (Interview S). Aber nicht nur der Nationalpark wird besucht, auch die Umgebung des Münstertals oder des Unterengadins sind Ausflugsziele: *„(...) nach Schuls (Scuol) sind wir mit dem Auto. (...) Es hat so viele Täler dort. Auch das Val Sinestra gefällt mir, oder Guarda. Man muss nicht unbedingt mit dem Motorrad gehen“* (Interview T).

**Aktivitäten im Nationalpark:**

Die Aktivitäten, denen die Motorradreisenden nachgegangen sind bzw. was sie gerne einmal im Nationalpark unternehmen würden, zeigt die Abbildung 52. Knapp zwei Drittel würden gerne wandern bzw. sind gewandert als sie das letzte Mal im Nationalpark waren. An zweiter Stelle steht das Fahrradfahren, gefolgt von der Nutzung der Angebote des Nationalparks. Unter der Rubrik "Weitere Aktivitäten" nennen neun Personen, dass sie im Nationalpark gerne Motorradfahren würden. Dies ist mit einem Augenzwinkern zu verstehen, da dies nur auf der Strasse möglich ist, nicht aber als Besuch im Nationalpark gewertet wird. Mit jeweils zwei Nennungen folgen die Begriffe Entspannung, Tiere beobachten und Klettern und je eine Nennung betrifft das Skifahren und Fotografieren. Es werden hier unter anderem Aktivitäten angesprochen, die im Nationalpark nicht vorgesehen bzw. nur eingeschränkt möglich sind (Kapitel 5.2.1).



**Abb. 52** Unternommene und gewünschte Aktivitäten im Nationalpark (eigene Darstellung)

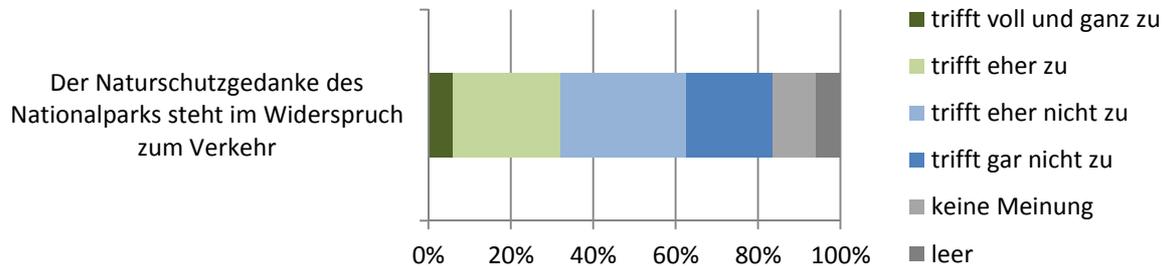
**6.5.2 Bekanntheit der Biosfera Val Müstair**

Die interviewten Motorradreisenden haben von der Biosfera Val Müstair kaum Kenntnis: „Wie heisst das? Biosfera, Bio? (...) Nein, noch nie gehört“ (Interview H). Eine interviewte Person versteht unter dem Begriff Biosphärenreservat Folgendes: „Also Biosphäre sagt mir etwas. Also eine Biosphäre ist ein Ort mit bestimmten Lebewesen, Pflanzen und so weiter, mit einem bestimmten Ökosystem“ (Interview F). Eher bekannt ist das UNESCO Biosphärenreservat im Entlebuch: „Nein ich kenne halt nur das äh... Entlebuch so“ (Interview S). Die Aussagen lassen darauf schliessen, dass sich die Motorradreisenden etwas unter dem Begriff Biosphäre vorstellen können, die Biosfera Val Müstair aber unbekannt ist. Laut Trachsel (2010: 67) haben auch andere Besucher und Besucherinnen der Ofenpassregion wenig Kenntnis vom Konzept der Biosfera Val Müstair. Auch in der Befragung von Züllig (2007: 26) wird festgestellt, dass nur zwei von acht Personen das Konzept der Biosfera Val Müstair kennen.

Nachdem ich die Zonierung und des Konzeptes der Biosfera Val Müstair erklärt habe, sind die Feedbacks der Motorradreisenden unterschiedlich: *„Ich denke, das ist sicher ein gutes Konzept. Und zwar finde ich es schon noch wichtig, dass man mit solchen Massnahmen Landschaften aufwerten kann, touristisch aber auch wirtschaftlich zum Beispiel. Das kann ja auch ein Wirtschaftsfaktor sein. (...) Wenn ich als Tourist dorthin komme würde ich das unterstützen und mich dort auch an die Regeln halten“* (Interview K). Die Motorradreisenden empfinden es als gut, dass beim Konzept der Biosphärenreservate versucht wird, die Natur und wirtschaftliche Interessen überein zu bringen. Die Landschaft und Kulturwirtschaft der Ofenpassregion soll weiterhin erhalten bleiben, aber dennoch soll es Raum für wirtschaftliche Entwicklungen geben. Eher skeptisch äussert sich eine andere interviewte Person: *„Also wie früher Berlin eigentlich: hier sind die Leute eingesperrt, da kommt die Todeszone, so in dem Stil? (lacht)“* (Interview M). Später führt die gleiche Person ihre Kritik detaillierter aus: *„Sobald man Zonen macht, tut man Sachen oder Leute kategorisieren und es hat immer eine Bewertung dahinter und Bewertungen lösen Krieg aus. Ganz böse gesagt, also sagen wir mal Differenzen aus“* (Interview M). Die Zonierung wird kritisch betrachtet, da Landschaften bewertet werden und mit ihr auch die Bevölkerung, die darin eingebettet, lebt. Solche Bewertungen, über schützenswert oder weniger schützenswert, sind nach der Ansicht dieser interviewten Person, nicht neutral und können daher Probleme auslösen. Nicht nur die Zonierung wird als problematisch angeschaut, auch Bedenken zum so genannten Museumscharakter werden angesprochen: *„Und... dann tendiert das aber bald einmal zur Ballenbergisierung oder so. Und dann hast du aber Leute in diesem Dorf wo dort wirklich leben, oder. Es tut sich dann sozial etwas trennen, die wo das nachhaltig entwickeln wollen sind nicht immer diese die dort auch wohnen und die wo dort wohnen wollen dort leben und die wollen nicht in einem Museum leben. Und das tut sich dann aber, das ist eher so eine psychologische Abgrenzung (...) und das sind extrem schwierige Sachen. Und wenn das gelingt hier dann ist das natürlich total spannend“* (Interview S). In diesem Zitat wird mit der so genannten Ballenbergisierung die Lage der Lokalbevölkerung aufgegriffen, welche dazu verpflichtet wird ihren Lebens- und Wirtschaftsstil einzuschränken. Je nach Ausführung und Regelungen innerhalb dieser Zonen wird befürchtet, dass die Dörfer in Biosphärenreservaten künstlich konserviert und zu einem Museum werden.

### 6.5.3 Naturschutz und Motorradfahren

Eine weitere Behauptung zum Nationalpark, der im Fragbogen nachgegangen wird, lautet wie folgt (Abbildung 53):



**Abb. 53** Meinung der Motorradreisenden zu einem Widerspruch zwischen Naturschutz und Verkehr (eigene Darstellung)

Die Behauptung, nach welcher der Verkehr im Widerspruch zum Naturschutzgedanken stehen soll, löste sowohl beim Ausfüllen der Fragebögen vor Ort als auch während den Interviews kontroverse Diskussionen aus. In der Abbildung 53 ist ersichtlich, dass sich ca. 50% gegen einen Widerspruch und rund 30% der befragten Personen dafür ausgesprochen haben. Besonders jene Personen, die eher für bzw. eher gegen einen Widerspruch sind, bilden die Mehrheit. Schweizer und Schweizerinnen sind im Vergleich zu ausländischen Motorradreisenden tendenziell eher der Meinung, dass kein Widerspruch vorliegt. Ein Unterschied zeigt sich auch zwischen den drei Altersgruppen. Mit zunehmendem Alter nimmt die Ansicht zu, dass kein Widerspruch zwischen Naturschutz und Verkehr besteht. Diese beiden Zusammenhänge sind aber statistisch nicht signifikant.

Während die Daten aus dem Fragebogen eher gegen einen Widerspruch sprechen, löst die Frage bei interviewten Personen Kontroversen aus. Sowohl die von Trachsel (2010: 63) befragten Personen als auch die Besucher und Besucherinnen, welche von Meier (2010: 50) befragt wurden, sind der Ansicht dass der Verkehr im Widerspruch zum Naturschutzgedanken steht. In einem, der für die vorliegende Arbeit geführten Interviews mit Motorradreisenden, wird erwähnt, dass eigentlich Verkehr zuerst definiert werden müsste, um diese Diskussion führen zu können. Denn es wird vorgebracht, dass nicht nur der Privatverkehr im Widerspruch zum Naturschutz steht, sondern auch der öffentliche Verkehr: *„Ich meine Bahnfahren ist auch Verkehr. (...) Der Strom, den man dafür braucht, muss auch in einem Stausee oben produziert werden. Ja, natürlich von dem her muss ich ganz klar sagen, Verkehr und Naturschutz beisst sich“* (Interview K). Wenn Verkehr als eine Form der menschlichen Mobilität angeschaut wird, dann kann auch bei wandernden und fahrradfahrenden Personen von Ver-

kehr gesprochen werden. Streng genommen können auch diese Personengruppen negative Auswirkungen auf die Natur und deren Schutz haben.

Abgesehen davon, wird Verkehr aber meist als motorisierter Verkehr aufgefasst und auf dieser Grundlage wird dieses Thema von Motorradreisenden auch diskutiert.

Ein Widerspruch wird von einigen Motorradreisenden genannt, weil Verkehr über Abgase, Verbauung und Lärm der Natur schadet. Beispielhaft zeigt dies der folgende Ausschnitt aus einem Interview (Interview E).

P: *„Hm, auch wenn ich es nicht gern zugebe, ich finde ja.“*

I: *„Warum gibst du das nicht gern zu?“*

P: *„Weil ich selber ja eigentlich auch Motorrad fahre und trotzdem Freude an der Natur habe, also bin ich selbst ein Widerspruch. Und das gibt man meistens nicht gern zu.“*

I: *„Warum denkst du, dass ein Widerspruch besteht?“*

P: *„Beim Naturschutz möchte man die Natur erhalten, man fördert die Tiere und dann baut man eine Strasse. Für diese Strasse musste sicher ein bisschen Land draufgehen (...). Und dann ist es Lärm, also auch von Autos und ich meine auch Wanderer, immer wenn sie Abfall liegen lassen. Die Strasse trennt ja auch und Tiere müssen sie überqueren (...). Ich kann mir vorstellen, dass es für gewisse Tiere schwierig wird. Ich denke es gibt noch recht viele Widersprüche.“*

Verschiedene Personen sind hin und her gerissen und finden sowohl Argumente für einen als auch gegen einen Widerspruch. Eine interviewte Person bringt ihren Zwiespalt wie folgt zum Ausdruck: *„Ich finde ja, es ist ein Widerspruch, weil in einem Naturschutzgebiet Verkehrsmittel nichts zu suchen haben. Und nein, weil ich finde, es ist nur eine Strasse durch ein riesiges Gebiet und wenn man auf dieser Strasse bleibt und nicht davon abkommt, dann ist das... und sonst keine Schäden macht, dann ist das äh vereinbar“* (Interview G). Das vorgebrachte Argument besagt, dass wenn der Schaden an der Natur nur gering ist oder nur durch die Strasse an sich verschuldet wird, dann besteht kein Widerspruch. Verkehr wird somit in der Natur bis zu einem gewissen Schadensausmass akzeptiert.

Zudem wird argumentiert, dass Verkehr etwas Gegebenes ist, daher müsse mindestens ein Nebeneinander von Natur und Verkehr möglich sein. *„Den Verkehr kann man nicht wegdenken. Das ist etwas, das gegeben ist. Die Natur muss mit dem Verkehr auskommen und der Verkehr mit der Natur, ja“* (Interview Q). Der Verkehr wird im folgenden Zitat als gegeben wahrgenommen, weil er wirtschaftlich notwendig ist: *„Ja. Aber man muss ja auch sehen der Verkehr ist ein Teil der gesamtwirtschaftlichen Notwendigkeit und das wiederum steht per se*

*in einem... ich sage jetzt einmal in einem gewissen Zwiespalt zum Naturschutz. Ich denke die Kunst wird ja, oder ist generell, dass man das nebeneinander hin bringt (...)*“ (Interview K). Ein Nebeneinander von Natur und Verkehr wird somit für möglich gehalten. In Bezug auf das Untersuchungsgebiet am Ofenpass wird von Züllig (2007: 54) erwähnt, dass *„Eine Entkopplung von Verkehr und Biosfera sich negativ auf die wirtschaftliche Lage der Region auswirken würde.“*

Ein weiteres Argument ist, dass der Naturschutz durch die Einnahmen aus dem Tourismus profitiert, indem touristische Einnahmen in den Naturschutz investiert werden. Der Verkehr bringt Touristen und Touristinnen zum Nationalpark und ist somit ein wichtiger Motor für die regionale Entwicklung. Eine solche Symbiose wird im anschließenden Interviewausschnitt zwischen zwei Motorradreisenden diskutiert (Interview K):

I: *„Könnte man nicht auch sagen, dass es den Verkehr braucht um die Natur kennen zu lernen und sie dann auch schützen zu wollen?“*

P1: *„Ja schon, sonst kommt man ja gar nicht hin.“*

P2: *„Ja gut, das ist jetzt äh eine provokative Aussage. Weil die Natur braucht uns selber ja nicht um sich zu schützen. Wenn wir nicht wären, dann müsste man die Natur nicht schützen.“*

P1: *„Aber wenn wir anderen klar machen wollen, warum etwas geschützt werden soll, dann muss der Mensch auch hinkommen und gucken, was da anders ist als anderswo.“*

P2: *„(...) Dann braucht es Zonen, dann braucht es Informationen, Schulungszentren, dann braucht es Institutionen wie die Shilwaldschule, wo Kinder hin gehen und lernen was kann ich, was darf ich, was hat das für einen Einfluss. Das ist richtig.“*

Es wird angesprochen, dass eine Sensibilisierung für den Naturschutz notwendig ist und dass dafür neben Verkehrsinfrastruktur eben auch Informationen und Schulungen wichtig sind.

Im folgenden Interviewausschnitt wird eine mögliche Lösung angesprochen, wie der Durchgangsverkehr zum Naturschutz beitragen kann (Interview H):

I: *„Hast du einen Vorschlag was man konkret im Nationalpark machen könnte?“*

P: *„Eine Maut irgend so etwas, dass man sich bewusster wird, dass es hier einen Nationalpark hat, weil das wissen viele irgendwie gar nicht.“*

Ebenso umstritten sind die Aussagen darüber, inwiefern es etwas Spezielles ist durch einen Nationalpark fahren zu dürfen. *„Nein, der (SNP) ist halt gerade dort wo die Strasse ist“* (Interview O). In dieser Aussage ist die Umgebung eines Nationalparks nichts Spezielles, wohingegen im folgenden Zitat ein Nationalpark als spannend bezeichnet wird: *„Ja, für mich war das ein Begriff Nationalpark, da war ich noch nie, das finde ich schon noch spannend“* (Interview L). Unter den interviewten Motorradreisenden gibt es Personen, die sogar den Schutz der Natur über ihre eigenen Bedürfnisse stellen würden und daraus die Konsequenz ziehen, dass sie den Ofenpass zukünftig umfahren würden. Ein dazu nötiger, restriktiver Lösungsansatz, nämlich die Sperrung der Ofenpassstrasse, wird im anschliessenden Interviewausschnitt erwähnt und im Kapitel 8.5 erneut aufgegriffen. Diese Person stellt der Natur die Technik gegenüber und argumentiert, dass Verkehr auf Technik basiert und dass die Emissionen daraus die Natur schädigen und es sich deshalb auch um einen Widerspruch handelt (Interview L):

- P: *„Mh-h, ja also ist eigentlich Gift für die Natur, oder. Wegen den Abgasen, der Lärm, es ist die Hektik, der Abfall der Bevölkerung. Es ist gegen die Natur, es ist Technik.“*
- I: *„Würdest du sagen, ein Projekt (Biosphärenreservat) wie es das Münstertal versucht, wäre das ein Kompromiss?“*
- P: *„Ja, ich denke schon. Ich kann es zu wenig beurteilen, aber zumindest macht man was in diese Richtung. Andersrum gesagt, es lohnt sich etwas zu machen.“*
- I: *„Also, dass man Verkehr und Natur zu verbinden versucht oder dass man mehr auf den Naturschutz achtet?“*
- P: *„Dass man mehr, dass man restriktiver wird. Also wenn man jetzt sagt, dass man hier nicht mehr durchfahren darf, würde ich das begreifen, oder nur noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Es ist nicht so, dass ich mit dem Motorrad dort durch fahren müsste. Ich würde auch rundherum fahren.“*

Insgesamt zeichnet sich nach diesen Ausführungen ein heterogenes Bild der Motorradreisenden ab. In jedem geführten Interview ist ein persönlicher Konflikt zwischen Leidenschaft, individueller Bewegungsfreiheit und dem gesellschaftlichen Naturschutzdiskurs oder der eigenen Naturverbundenheit sichtbar. In der Tendenz sprechen sich Motorradreisende aber eher gegen einen Widerspruch aus, da der Verkehr nicht wegzudenken ist und auch im Falle des Untersuchungsgebietes die Wirtschaft vom Verkehr abhängt. Vielmehr müsse ein Nebeneinander von Verkehr und Natur möglich sein. Auch die UNESCO sieht im Verkehr in einem Biosphärenreservat kein Gegensatz zum Naturschutz, da sie 1979 den Schweizerischen Nati-

onalpark mit der Ofenbergstrasse in das Netzwerk der Biosphärenreservate aufgenommen hat (Züllig 2007: 30). Dennoch bestehen unterschiedliche Ansichten darüber inwiefern Verkehr und der Naturschutzgedanke des Schweizerischen Nationalparks zusammenpassen und was genau die Funktion des Nationalparks ist. Zu diesem Ergebnis kommt auch Laely (2001: 93) in ihrer Arbeit über das Verständnis des Schweizerischen Nationalparks in der lokalen Bevölkerung.

## **6.6 Verkehrsemissionen am Ofenpass**

Die Verkehrssituation am Ofenpass ist im Kapitel 5.1.4 beschrieben und wird im Folgenden aufgegriffen. Dabei werden zuerst die Verkehrsprobleme am Ofenpass anhand von Zitaten aus Interviews aufgezeigt. In Anbetracht des beobachteten Unmutes in der Ofenpassregion gegenüber Motorradlärm und Temposündern scheint es wichtig in einem zweiten Schritt aufzuzeigen, wie die Motorradreisenden zu diesem Thema stehen, wie sie ihren Fahrstil beschreiben und die Auswirkungen einschätzen. In Bezug auf eine Lösungsfindung wird versucht das Bewusstsein der Motorradreisenden über Lärmemissionen und die Auswirkungen ihres Fahrstils zu erfassen. Es wird gefragt inwiefern sich die Motorradreisenden selbst an diesen Faktoren stören, wie es um die Toleranz unter den Verkehrsteilnehmenden steht und welche Massnahmen die Motorradreisenden freiwillig ergreifen und welche Massnahmenvorschläge sie unterbreiten würden.

### **6.6.1 Problemsituation**

Studien und Besucherbefragungen des Nationalparks weisen darauf hin, dass Lärm und Fahrverhalten von Motorradreisenden als störend empfunden werden (vgl. Lozza 2009, Campell et al. 2007, Trachsel 2010, Omlin & Brink 2010). In einem ersten Schritt wurde daher abgeklärt, inwiefern Motorradlärm am Ofenpass ein Problem ist. Ich führte Interviews mit Hoteliers und Gespräche mit Touristen und Touristinnen in der Ofenpassregion durch. Bei den Hoteliers zeigen sich unterschiedliche Ansichten über das Störpotenzial von Motorradlärm. Befragte Personen, welche stärker von den Motorradtouristen profitieren, zeigten sich verständnisvoller als jene, die ihr Angebot auf andere Touristengruppen ausgerichtet haben (Interview A, B, C). Folgender Interviewausschnitt, von einer Person aus dem lokalen Gastgewerbe, verdeutlicht die Verkehrsprobleme am Ofenpass (Interview B):

P: *„Ich merke einfach hier dass die Leute viel schneller Fahren als sie können. Es ist auch 80 km/h und wir haben hier auch eine Posthaltestelle und die Leute müssen die Strasse überqueren. Und das ist sehr gefährlich.“*

I: *„Für Fussgänger?“*

- P: *„Ja. Der Automobilist hält an, dann gibt es schnell eine Kolonne und der Motorradfahrer kommt und weiss nicht weshalb die anhalten und überholt die zwei drei Autos und dann ist der Fussgänger (Quetschbewegung). Wir haben keinen Fussgängerstreifen, nichts.“*
- I: *„Wäre das etwas das sie sich wünschen würden?“*
- P: *„Irgendetwas es ist egal was. Einfach irgendetwas. Einen Fussgängerstreifen können sie nicht machen, es ist ja Kantonsstrasse. Aber einfach irgendetwas dass... die Leute merken, dass die Motorradfahrer merken wir sind im Nationalpark es könnten Hirsche die Strasse überqueren, Rehe und eben es hat viele Fussgänger. Das wäre schon schön.“ (...)*
- I: *„Vernehmen sie Beschwerden von Gästen wegen Lärm regelmässig oder sind das Einzelfälle?“*
- P: *„Regelmässig. Wenn sie zurückkommen und eigentlich glücklich sind und einen schönen Tag hatten, dann erwähnen sie, wenn das nur nicht wäre! Und ich weiss auch von Gästen die am Nationalpark geschrieben haben wegen dem. Aber ich sage ihnen immer das ist Kantonsstrasse, da kann der Nationalpark nichts machen, es ist Kantonsstrasse.“*

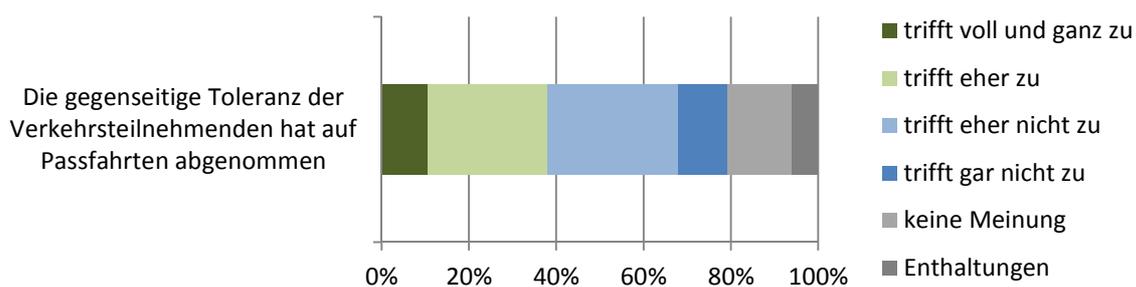
Ich habe festgestellt, dass sich die Besucher und Besucherinnen des Nationalparks, auch wenn sie sich weiter entfernt von der Ofenbergstrasse aufhalten, an den Lärmemissionen stören (Gespräch B, D). Dies wird im anschliessenden Zitat mit einer interviewten Person, die im Nationalpark wandern war, dargelegt: *„Wenn ich gerade bei der Strasse gelaufen bin, dann war es so der Lärm und so ein bisschen ein gewisser Respekt vor dem Verkehr. Weil die Verkehrsteilnehmer recht zügig unterwegs sind auf dieser Strasse. (...) Ja, es strahlt doch so eine gewisse Aggressivität aus“* (Interview D). Die interviewte Person betont zudem die subjektiv unterschiedliche Wahrnehmung von Motorrad- und Autogeräuschen: *„Und ein bisschen weiter weg, da war es schon so der Lärm. Wobei der Autolärm wurde weniger weit getragen als der von Motorrädern. Ich weiss nicht, ob diese hoctouriger fahren, oder es hat schon mehr so aufheulende Geräusche gehabt, wo man bei Autos seltener hat. Es ist schon mehr ein gleichmässiges Vorbeirauschen habe ich das Gefühl bei den Autos. Also, ich kann das schlecht in Worte fassen, es ist einfach... es ist einfach ein anderes Geräusch, irgendwie“* (Interview D). Dieselbe Person beschreibt das erhöhte Störpotenzial von Motorradgeräuschen wie folgt: *„(...) es hat mich abgelenkt, es ist immer wenn so ein Geräusch kommt, es bindet einfach die Aufmerksamkeit, es ist so alarmierend vielleicht auch, [...] so war es, als würde*

*dieses Geräusch einem in einen wachen Zustand versetzen, in diesem man gar nicht sein wollte, weil man einfach so in der Natur etwas umherdümpeln wollte“* (Interview D). Es wird angesprochen, dass das Motorradgeräusch nicht in die Umgebung der Natur passt, weil mit Natur Ruhe assoziiert wird und daher technische Geräusche als besonders störend empfunden werden (Kapitel 3.1.6). Hinzu kommt die spezielle Topographie in den Bergen, welche ebenfalls für erhöhten Lärm sorgt (Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2007) (Kapitel 3.1.5 und 11.7).

Massnahmen gegen die beschriebenen, störenden Verkehrsemissionen sind am Ofenpass aus rechtlichen Gründen schwierig umzusetzen. Die Ofenbergstrasse ist sowohl eine Pass- als auch eine Hauptstrasse, auf der mehrheitlich die Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h gilt (Kanton Graubünden 2009: StrV Art.2 und Art.3). Gleichzeitig ist die Ofenbergstrasse sowohl eine Kantonsstrasse als auch eine Durchgangsstrasse mit Verbindung ins Ausland. Somit ist sie nicht nur dem Kanton, sondern auch dem Bund unterstellt (Corti 2000: 9, Kanton Graubünden 2011a: StrG Art.5). Es ist daher nicht ohne weiteres möglich tiefere Geschwindigkeitsbegrenzungen oder bauliche Massnahmen wie Fussgängerstreifen einzurichten.

### 6.6.2 Toleranz unter Verkehrsteilnehmenden

Unter Verkehrsteilnehmenden werden in der vorliegenden Arbeit alle beteiligten Personen am Verkehr verstanden. Im Fragebogen wird folgende Behauptung zur Stellungnahme aufgeführt (Abbildung 54):



**Abb. 54** Meinung der Motorradreisenden zur Toleranz unter Verkehrsteilnehmenden (eigene Darstellung)

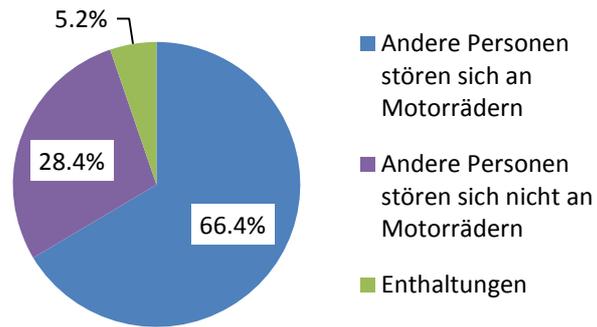
Die Abbildung 54 zeigt, dass die Motorradreisenden bezüglich der Toleranz unter den Verkehrsteilnehmenden auf Passfahrten unschlüssig sind, ob diese ab oder zugenommen hat. Rund 40% sprechen sich eher dagegen und etwa gleich viele eher dafür aus. Die übrigen Personen haben keine Meinung oder die Frage nicht beantwortet. In den Interviews zeigt sich ein ähnliches Bild zum Thema Toleranz auf Passfahrten und im allgemeinen Strassenverkehr. Die

einen Motorradreisenden sind eher der Ansicht, dass die Toleranz abgenommen hat: *„Ich sage sie hat abgenommen. Es dünkt mich, es ist aggressiver geworden“* (Interview T). Während andere Motorradreisende die Probleme im Strassenverkehr nicht bei mangelnder Toleranz sehen, sondern das gesteigerte Verkehrsaufkommen für die Hektik auf der Strasse verantwortlich machen: *„Das würde ich nicht sagen, es hat ja mehr Fahrzeuge“* (Interview R). *„Ja das ist, je mehr Leute, dass es auf der Strasse hat, desto mehr Intoleranz kommt auf, das ist einfach so. (...) weil jeder denkt er sei schnell und drängelt. Das ist natürlich schon so, die Intoleranz ist schon gewachsen. Oder es fällt mehr auf, denn man kommt häufiger in eine Situation, in der man Intoleranz walten lassen kann, weil es mehr Verkehrsteilnehmer hat. Wenn man alleine unterwegs ist, dann muss man zu niemandem intolerant sein. Kannst du ja gar nicht“* (Interview M). In diesem Zitat wird deutlich, dass wenn mehr Personen im Strassenverkehr unterwegs sind, auch mehr Potenzial für Konfliktsituationen besteht. Ein weiterer Grund wird im anschliessenden Zitat genannt: *„(...) und dann ist... die Zeit wird hektischer und du musst schneller sein“* (Interview L). Mitverantwortlich für Intoleranz oder Konflikte auf der Strasse sind somit auch gesellschaftliche Veränderungen.

Dadurch, dass die Zielgruppe der Motorradreisenden heute diverser geworden ist und im Vergleich zu früheren Jahren zugenommen hat (Kapitel 6.1.6 und 5.1.4), ist, nach der Meinung einer weiteren interviewten Person, die Toleranz unter den Verkehrsteilnehmenden eher grösser geworden: *„Hat nicht wirklich abgenommen. Was man heute weniger hat ist, dass irgendwelche Autos gegen ein Motorrad Rennen fahren wollen. Das hat sich im Ansatz schon erledigt. Das war vor 30 Jahren zum Teil noch ganz anders. Und heute machen die Leute eher Platz wenn du mit dem Motorrad kommst. Es hat auch immer mehr Motorradfahrer, es hat mehr Leute, die in einem Auto sitzen und auch selbst Motorradfahren und wissen... und dementsprechend sich netter und kulanter verhalten“* (Interview I). Die vergrösserte Toleranz wird mit einem grösseren Einfühlungsvermögen begründet, weil die heutigen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen meist mehrere Fahrzeuge fahren und sich so in andere Verkehrsteilnehmende hineinversetzen können.

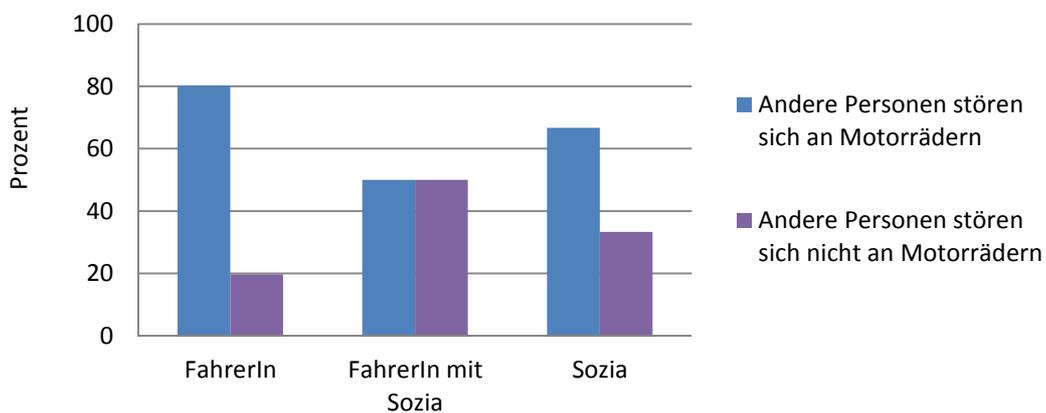
### 6.6.3 Problembewusstsein

Die Abbildung 55 zeigt, dass 66% der befragten Motorradreisenden sich bewusst sind, dass sich andere Personen an Motorrädern stören. Hingegen können sich 28% nicht vorstellen, dass Motorräder störend sein können und sieben Personen (5.2%) haben sich einer Antwort enthalten. Jene Personen, die sich eine Störung durch Motorradreisende vorstellen können, werden im Folgenden als störbewusst oder als problembewusst bezeichnet.



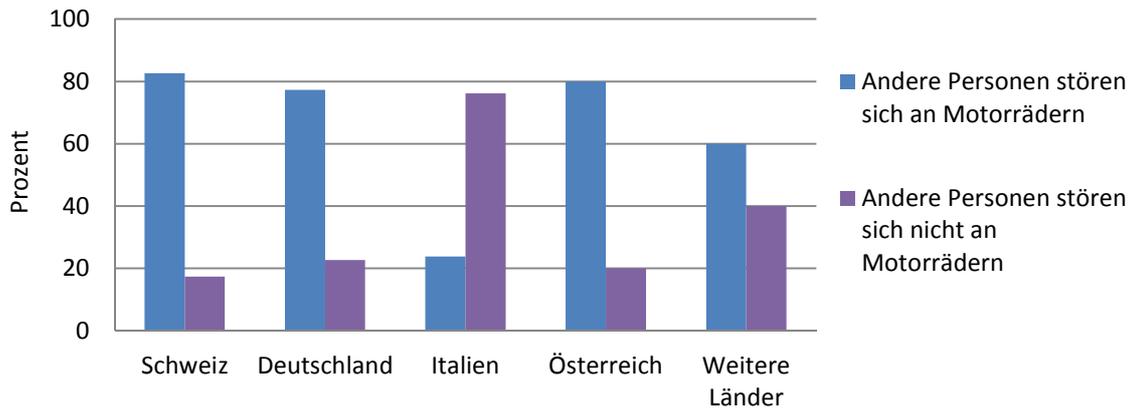
**Abb. 55** Einschätzung des Störpotenzials von Motorrädern (eigene Darstellung)

Die Solofahrer und Solofahrerinnen weisen einen höheren Anteil an sensibilisierten Personen auf als jene, die zu zweit auf einem Motorrad unterwegs sind oder als Beifahrer bzw. Beifahrerinnen mitfahren. Der Zusammenhang der Variable "Störbewusstsein" mit jener der "Fahrerart" zeigt sogar einen signifikanten P-Wert von 0.002462 (Fisher-Test) (Abbildung 56).



**Abb. 56** Einschätzung des Störpotenzials von Motorrädern nach Fahrerart (eigene Darstellung)

Des Weiteren sind Schweizer und Schweizerinnen sensibilisierter als ausländische Motorradreisende. Der Zusammenhang zwischen der Variable "Herkunft" (in- oder ausländische Personen) wird auch statistisch mit einem signifikanten P-Wert von 0.03044 (Fisher-Test) bestätigt. Der Zusammenhang der Variable "Nationalität" ist konsequenterweise auch signifikant (P-Wert: 0.00004202, Fisher-Test) und wird in der Abbildung 57 illustriert.



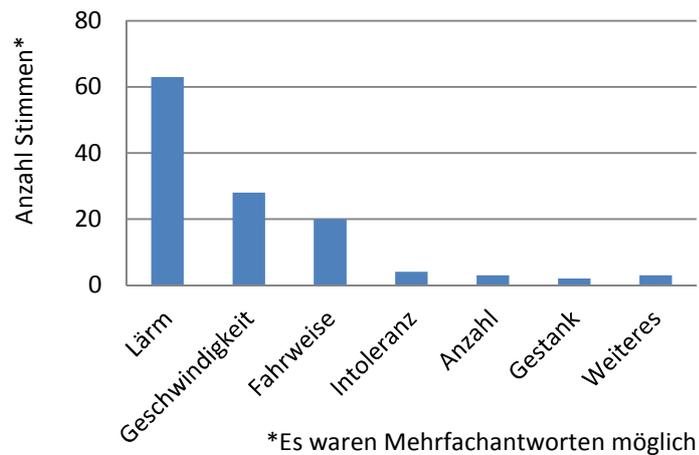
**Abb. 57** Einschätzung des Störpotenzials von Motorrädern nach Nationalität (eigene Darstellung)

Innerhalb der Altersklassen ist der Unterschied bezüglich des Störbewusstseins gering. In der Tendenz nimmt das Bewusstsein mit zunehmendem Alter ab. Auch bei der Kategorie "Motorradtypen" bestehen keine Unterschiede. In Bezug auf das Geschlecht der Motorradreisenden wird festgestellt, dass bei den weiblichen Motorradreisenden der Anteil der störbewussten Personen bei 80% und bei den Männern bei 67% liegt. Dies ist statistisch aber nicht signifikant.

Eine Frage, die sich im Zusammenhang mit dem Störbewusstsein aufdrängt, ist jene inwiefern der Besuch im Nationalpark das Störbewusstsein beeinflusst. Es stellt sich heraus, dass kein statistischer Zusammenhang zwischen den Variablen "Störbewusstsein" und "Besuch des Nationalparks" besteht. Das heisst, Personen, die den Nationalpark schon einmal besucht haben, sind nicht sensibilisierter oder weniger sensibilisiert als jene Personen, die den Nationalpark noch nicht besucht haben.

Vermutete Störfaktoren:

Von den 89 Personen, welche sich vorstellen können, dass sich andere Personen an Motorrädern stören (Abbildung 55), nennen 83 einen oder mehrere mögliche Gründe für die Störung. Die Störgründe sind in der Abbildung 58 aufgeführt. Am häufigsten wird der Faktor Lärm erwähnt. An zweiter und dritter Stelle rangieren die übersetzte Geschwindigkeit und die riskante Fahrweise.



**Abb. 58** Vermutete Störfaktoren verursacht durch Motorräder (eigene Darstellung)

Mit nur wenigen Nennungen verbleiben Intoleranz, die Anzahl der Motorradreisenden und der Gestank der Abgase. Zusammenfassend werden Gründe aufgeführt, die sowohl von der Fahrweise abhängen aber auch von der Technik abhängig sein können. Zudem werden unter der Rubrik "Weiteres" Gründe wie Vorurteile, Neid und Lebensstil angebracht, die als persönliche Einstellung oder Image klassifiziert werden können.

Die interviewten Motorradreisenden können sich alle vorstellen, dass andere Personen sich an Motorrädern stören. Jene Störfaktoren, welche im Fragebogen angesprochen werden, werden auch von ihnen erwähnt. Besonders das Fahrverhalten wird als möglicher Störgrund angegeben: „(...) Lärm, die Raser, das prahlerische Verhalten, Intoleranz gegenseitig oder einfach auch von Motorradfahrern“ (Interview H). „Also Überholmanöver, da bin ich überzeugt, das stört viele. Weil knapp, das knappe vorne-hinein-Fahren. Ähm das nahe hinten-Auffahren, das ist auch so etwas, das vielen auf den Geist geht. Wenn sie dann nicht nach vorne können, weisst du, dann sitzen sie hinten auf dem Kofferraum“ (Interview J). Ein interviewtes Motorradpaar reagiert auf dieses Thema wie folgt: „(beide lachen) Wir kennen ganz viele. Logisch, logisch!“ (Interview K). „Ja schon (lacht). Weil sie schnell fahren, weil sie die Strassen blockieren, weil sie Freude daran haben, ja weil sie nicht unbedingt von A nach B kommen müssen, da es für die meisten Motorradfahrer ein Hobby ist. Und weil sie schlecht sichtbar sind und somit ein Sicherheitsrisiko darstellen“ (Interview G). Neben Gründen, die im Fahrverhalten der Motorradreisenden liegen, wird die Ursache auch in einer möglichen Eifersucht gegenüber dem Hobby Motorradfahren gesehen. Aber auch die Abneigung gegenüber dem Mo-

torradfahren als Hobby wird als Störfaktor vermutet: „(...) *Das sei das rücksichtsloseste Hobby. (...) In deren Augen macht es eben auch keinen Sinn einfach Benzin brauchen gehen*“ (Interview E).

Insgesamt kommen einige mögliche Störfaktoren zusammen. Es sind sowohl das Fahrverhalten, welches als zu risikoreich angesehen wird, die störenden Lärmemissionen, die Grösse von Motorrädern und die Tatsache, dass es Menschen gibt, die ihre Freude am Fahren über die Bedürfnisse der Natur oder der Gesellschaft stellen.

Besonders Verkehrsregelverstöße, risikohafte Überholmanöver und absichtlicher Lärm werden von den interviewten Motorradreisenden selbst auch als störend wahrgenommen (Interview H):

P: „(...) *Aber ich kann mich auch aufregen über unkorrekt fahrende Motorradfahrer. Wenn sie mich rechts überholen anstatt links.*“

I: „*Also Verkehrsregelverstöße?*“

P: „*Ja genau. Oder wenn sie hirnlos überholen. Wie sagt man dem, zu riskantes Fahren und zu lärmig. Wenn sie so gaseln.*“

I: „*Also der Extra-Lärm.*“

P: „*Ja, das mag ich nicht.*“

Eine weitere interviewte Person fügt Folgendes an: „*Weisst du, das ist immer so eine Frage, was lasse ich zu und wo ist meine Toleranzgrenze. Und man muss fairerweise schon sagen, es gibt auch unterschiedliche Motorradfahrer, wie unter anderen Menschen auch, es gibt auch Idioten, die sich nicht vernünftig bewegen können. Das ist dann eben mühsam. Insofern finde ich nicht, dass sich Motorradfahrer von der gesamten Menschheit unterscheiden*“ (Interview K). In diesem Zitat wird angesprochen, dass das Störpotenzial von Motorrädern einerseits von der persönlichen Einstellung gegenüber Motorrädern abhängt und andererseits gibt es in jeder Fahrzeugkategorie so genannte schwarze Schafe, die sich nicht korrekt verhalten wodurch allen Personen, der jeweiligen Fahrzeugkategorie, ein negatives Image anhaftet.

Nach diesen vielseitigen Ausführungen ist für mich klar, dass sich die Motorradreisenden vorstellen können, dass andere Personen sich an ihrem Fahrverhalten und ihrem Hobby stören können und somit ein Problembewusstsein vorhanden ist.

#### 6.6.4 Fahrverhalten

Unter anderem werden der Lärm, die riskante Fahrweise und die Geschwindigkeit im Kapitel 6.6.3 als mögliche Störfaktoren identifiziert. Im Weiteren wird auf diese Faktoren vertieft eingegangen und die Ansichten der Motorradreisenden zu diesen Themen beleuchtet.

Fahrweise und Geschwindigkeit:

Die Mehrheit (knapp 68%) der befragten Personen geben im Fragebogen an, dass sie ihren Fahrstil als angemessen bezeichnen würden (Kapitel 6.6.5). Es stellt sich nun die Frage, was unter angemessen verstanden wird. Die Interviews der vorliegenden Arbeit geben Hinweise auf eine mögliche Antwort.

Einen ersten Hinweis auf die Geschwindigkeit und den Fahrstil findet sich im folgenden Interviewausschnitt (Interview O):

I: *„Wie würdest du deinen Fahrstil beschreiben?“*

P: *„Ja, also zügig.“*

I: *„Fährst du auch mal zu schnell, Überland oder so?“*

P: *„Ja, man fährt eigentlich immer zu schnell Überland.“*

I: *„Würdest du trotzdem sagen, dass du es verantworten kannst, wenn du schneller fährst?“*

P: *„Ja, momol, ich meine ich fahre ja schon...“jesses“, 38 Jahre. Den letzten Unfall hatte ich vor 25 Jahren. Nein noch mehr, 1983.“*

In dieser Aussage wird der Fahrstil über die Geschwindigkeit definiert. Obwohl im Ausserortsbereich schneller gefahren wird als gesetzlich erlaubt, ist die interviewte Person der Ansicht, dass sie angemessen fährt und ihr Fahrverhalten verantworten kann. Angemessenes Fahren muss somit nicht zwingend auch gesetzeskonform bedeuten. Zwei weitere Personen beschreiben ihren Fahrstil ebenfalls über die Geschwindigkeit und fügen neben fahrtechnischen Aspekten, die Aufmerksamkeit hinzu: *„Äh, zügig, ich versuche auf Sicherheit zu fahren, das heisst Vorausschauend, das ist etwas, das mir am Herzen liegt. Ich versuche auch auf den Bauch zu hören“* (Interview L). *„Sportlich, sicher und kontrolliert“* (Interview M). Das zügige Fahren ist ein Ausdruck, der oft genannt wird und in Abgrenzung zum so genannten Rasen, dem viel zu schnellen Fahren, gesehen werden muss. Es wird auch ausgeführt, dass Sicherheit und Wohlbefinden wichtige Komponenten beim Motorradfahren darstellen.

Im Ausserortsbereich, so stellt sich aufgrund der Interviews heraus, fahren alle interviewten Personen schneller als die Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h. Dies deckt sich auch

mit den Resultaten von Züllig (2007: 25): *„Vier Personen halten sich an das vorgeschriebene Tempo innerorts. Drei Befragte geben zu, dass sie innerorts oft schneller unterwegs sind als erlaubt. Ausserorts fahren alle über dem erlaubten Tempo.“* Auch Personen, die ihren Fahrstil als defensiv beschreiben, geben in der vorliegenden Arbeit an, dass sie ausserorts über dem erlaubten Tempolimit fahren (Interview E):

P: *„Absolut angemessen und angepasst... Wenn nicht sogar etwas zögerlich, langsam.“*

I: *„Fährst du trotzdem zwischendurch zu schnell?“*

P: *„Ja-a, ein bisschen aber nur im 80 km/h-Bereich.“*

Neben einer geringen Fahrerfahrung, wie dies im vorherigen Zitat der Fall ist, spricht das Geniessen der Umgebung oder der Landschaft ebenfalls für eine eher gemütliche Fahrweise: *„Ich gehe ja Motorradfahren weil ich die Gegend in der Nase haben möchte und etwas sehen“* (Interview I). Die Auseinandersetzung mit dem eigenen Fahrstil und der Geschwindigkeitsübertretung zeigt sich auch an folgendem Paarinterview (Interview K):

I: *„Wie würdet ihr euren Fahrstil beschreiben?“*

P1: *„Touristisch, also meiner ist wahrscheinlich touristisch, sagen wir mal gehoben touristisch. Ich bin schon noch ein bisschen schneller unterwegs.“*

P2: *„Ähm ja, sportlich-touristisch.“*

I: *„Also touristisch, ist das ein Begriff für eher gemütliches Fahren?“*

P2: *„Wir sind, wir sind... ähm ich würde mal sagen wir sind zügig unterwegs aber äh...“*

P1: *„...Keine Raser.“*

P2: *„Keine Raser.“*

P1: *„Also ich überhole dann immer mal so gerne Harleys, so Rudel von Jopperfahrern, die überhole ich, aber so... (...)"*

I: *„Gibt es auch Situationen, wo ihr über dem gesetzlich erlaubtem Limit fahrt?“*

P2: *„Jetzt kannst du es (Diktiergerät) wieder abstellen (wir lachen). Natürlich!“*

P1: *„Das ist der Grund weshalb wir nicht so gern in der Schweiz fahren. Man ist einfach schon, also ich meine wenn du nicht gerade einen Pass fährst, der viele Haarnadelkurven hat, bist du so auf den mittleren Landstrassen, da bist du eigentlich...“*

P2: *„Wobei da müssen wir klar sagen innerorts 50 km/h wird eingehalten, auch in Frankreich...“*

P1: *„Ja, eher mal langsamer, wenn es nicht so...“*

P2: *„...in den 30 km/h-Zonen so wie so. Und wenn es ausserorts 80 km/h dann fährt man auch einmal 90 km/h. Wenn mich dort einer erwischt oder blitzt, dann hätte ich nicht*

*einmal ein schlechtes Gewissen, das muss ich ganz klar sagen. Aber natürlich ist man ab und zu, zu schnell.“*

In diesem Interviewausschnitt wird deutlich, dass sich die Motorradreisenden im Innerortsbereich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Auch in einem weiteren Interview wird dies erwähnt: *„Innerorts fahre ich 50 km/h, das ist kein Thema“* (Interview I). Die Motorradreisenden sind der Ansicht, dass sie Geschwindigkeitsüberschreitung im Ausserortsbereich verantworten können, der spezifischen Situation Rechnung tragen und angemessen fahren. Mit dem Stichwort der Fahrerfahrung wird auch ein möglicher Grund genannt, weshalb der eigene Fahrstil als angemessen bezeichnet wird, auch wenn er nicht in jedem Fall gesetzlich ist.

In einem weiteren Interviewausschnitt wird nach einem möglichen Grund gesucht, weshalb Motorräder ausserorts zu schnell unterwegs sind (Interview M).

I: *„Würdest du sagen, dass du dich immer an die Geschwindigkeitsbegrenzung haltest, vor allem Überland?“*

P: *„Nöhä (lacht).“*

I: *„Also kann es vorkommen, dass du auch mal mit 90 km/h unterwegs bist?“*

P: *„Jaja, problemlos. Ausserorts dort wo man es verantworten kann, auf jeden Fall. Manchmal auch unverhofft, weisst du nicht richtig bewusst.“*

I: *„Dass man auf dem Gas ist und es fast nicht merkt?“*

P: *„Ja, mit dem Motorrad hat man die viel grössere Beschleunigung und dann kann das schon mal sein. Aber eben man muss es immer verantworten können, sein Handeln verantworten können.“*

Der Grund für das zu schnelle Fahren liegt nicht nur in der eigenen Fahrweise, sondern auch daran, dass die Leistung von Motorrädern hoch ist: *„Und das andere ist auch, wenn ich ein Motorrad habe, welches 100 km/h pro kg hat, dann he, vor ein paar Jahren war das eine Rennmaschine und heute fährt das jeder auf der Strasse. Der muss nicht mal böse sein, der dreht einmal am Gashahn und dann bist du schon weit über dem was mal das Limit war. Da fährt er im ersten Gang schon 90 km/h“* (Interview I). In diesem Zitat wird ausgedrückt, dass hinter Geschwindigkeitsübertretungen nicht in jedem Fall eine Absicht steckt. Ein Lenker oder eine Lenkerin muss nur wenig am Gashahn drehen und die Leistung setzt bereits ein, wie in einem weiteren Interview erklärt wird: *„Früher musste man fast würgen und heute geht es von alleine. Man muss nur daran denken und schon geht es weg“* (Interview R). Dies ist nicht so zu verstehen, als würden Motorradreisende die Verantwortung auf die Technik schieben. Viel-

mehr ist es so, dass nicht ständig nach dem Tachometer gefahren wird, sondern, dass die Motorradreisenden sich auf ihre Fahrerfahrung und Einschätzung verlassen.

Eine der interviewten Personen beschreibt ihren Fahrstil als: *„Richtig aggressiv. Also noch vernünftig, sagen wir es so. Also ich bin nicht einer von denen, der in der Kurve überholt oder so. Das mache ich nicht“* (Interview F). Der Fahrstil lässt sich laut diesem Zitat nicht nur auf die Geschwindigkeit reduzieren. Als weit gefährlicher wird neben der Geschwindigkeit eine unangepasste Fahrweise, wie das Überholen in Kurven, angefügt. Weiter beschreibt diese Person, die Situation, in der sie, in den Augen von anderen Verkehrsteilnehmenden, aggressiv fährt: *„Also wenn ich jemanden vor mir habe, der langsam fährt, dann toleriere ich das nicht allzu lange, ich möchte möglichst schnell vorbei kommen. Noch vorn möglichst schnell und häufig auch zu schnell, halt. Bis jetzt hatte ich immer Glück“* (Interview F). Die Person räumt ein, dass dieses Fahrverhalten nicht in jeder Situation kontrolliert werden kann: *„Ich habe das Gefühl, wenn einer die Kurve schneidet, dann kann es ziemlich eng werden“* (Interview F). Auch diese Person, ähnlich wie jene, die defensiv fährt, gibt an, dass sie ihr Fahrverhalten an ihrem persönlichen Wohlbefinden anpasst: *„Ich fahre nicht so, dass ich mich nicht mehr wohl fühle. Also eben der Wohlfühl-Faktor, irgendwann bist du so schnell unterwegs, dass du dich nicht mehr wohlfühlst und das möchte ich nicht. Das Problem ist einfach, je länger du fährst, desto wohler fühlst du dich auch in extremen Kurvenlagen mit hohen Geschwindigkeiten“* (Interview F). Somit spielt die Fahrerfahrung beim persönlichen Wohlbefinden eine entscheidende Rolle.

In einem weiteren Interview wird angesprochen, dass die spezifische Fahrweise nicht unbedingt vom Fahrzeug abhängig ist. Es wird betont, dass Geschwindigkeitsübertretungen nichts Motorradspezifisches sind, sondern dies auch beim Lenken eines Personenwagens vorkommt. *„Ja, ich fahre immer zu schnell. Sei es mit dem Auto oder dem Motorrad. Mit dem Motorrad eigentlich weniger als mit dem Auto. Ich fahre einfach, sagen wir, immer am oberen Limit“* (Interview T).

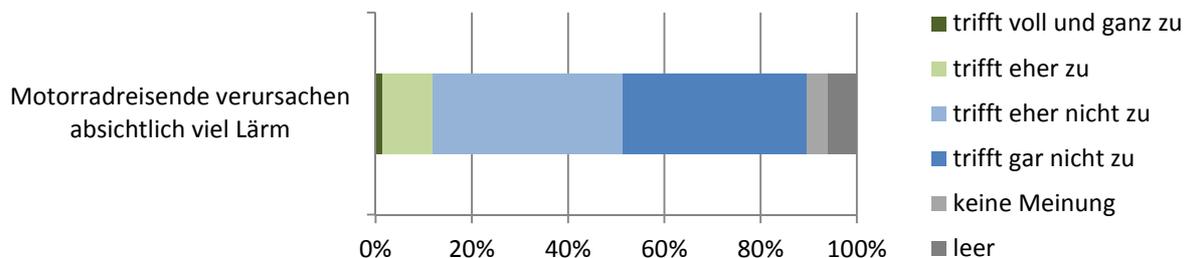
Aufgrund der dargestellten Fahrweisen können drei Kategorien von Fahrstilen ausgemacht werden. Die meisten der interviewten Motorradreisenden würde ich der zweiten Kategorie zuordnen:

- Eher gemütlich, defensiv, in jeder Situation kann angemessen reagiert werden
- Zügig, auf Sicherheit bedacht, meist kann auch bei Unvorhergesehenem angemessen reagiert werden
- Aggressiv oder zügig, nur schwer kontrollierbar bei Unvorhergesehenem

Zusammenfassend lässt sich aufgrund der Interviews festhalten, dass im Ausserortsbereich schneller als erlaubt gefahren wird, während innerorts die Geschwindigkeit eingehalten wird. Aufgrund der individuellen Fahrerfahrung und Einschätzung einer gegebenen Situation, bezeichnen die Motorradreisenden ihren Fahrstil mehrheitlich als angemessen. Auch Sicherheitsaspekte wie Aufmerksamkeit und Fahrzeugkontrolle werden zur Beschreibung des Fahrstils hinzugezogen und sind den Motorradreisenden ein Anliegen.

#### Lärmemissionen:

Bezüglich des Lärms wird im Fragebogen folgende Behauptung zur Stellungnahme aufgeführt (Abbildung 59):



**Abb. 59** Meinung der Motorradreisenden über die Verursachung von Lärm (eigene Darstellung)

Der Behauptung, dass Motorradreisende absichtlich viel Lärm verursachen, stimmen die befragten Personen mit grosser Mehrheit nicht zu (Abbildung 59). In der Tendenz sind es Personen der ältesten Altersgruppe, die der Meinung sind, dass eine gewisse Absicht hinter dem Motorradlärm steckt. Absichtliche Lärmemissionen entstehen sowohl über die Fahrweise, indem hoctourig (hohe Umdrehungszahl) gefahren wird, als auch über die mechanische Zerstörung oder das Ausmontieren des Schalldämpfers aus dem Auspuff bzw. durch das Einbauen eines anderen Auspuffs. Einige der interviewten Motorradreisenden weisen darauf hin, dass es Motorradreisende gibt, welche absichtlich Lärm produzieren. „Ja, der Lärm stört

*mich sehr sogar, wenn sie ihre Krachtüten darauf haben“ (Interview R). „Bei den Motorradfahrern gibt es einfach viele schwarze Schafe, die machen einen anderen Auspuff hin und fahren dann auch dem entsprechend. Das klingt viel lauter. Wenn ich mit meinem Motorrad durch den Nationalpark fahre, du hörst mich nicht kommen“ (Interview M).*

Dennoch sind die interviewten Motorradreisenden der Ansicht, dass die subjektive Lärmempfindung bei der Beurteilung von Motorradgeräuschen auch eine Rolle spielt. Diese hängt davon ab in welcher Umgebung welches Geräusch gehört wird und was eine Person von dieser Umgebung für einen Klang erwartet (Kapitel 3.1.6). Der folgende Interviewausschnitt erklärt dies anhand eines Beispiels (Interview M):

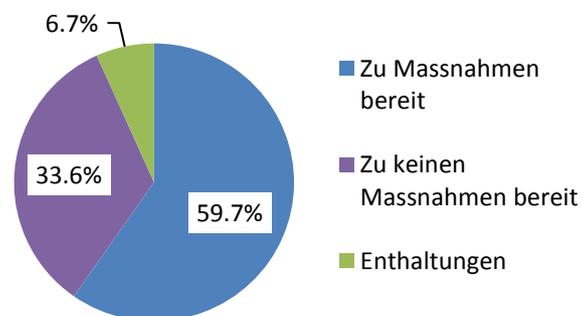
P: *„Das ist eben. Ein einzelner geht manchmal noch und aber eine ganze Horde, da bekommen die Leute manchmal Angst irgendwie, vor allem Leute, die sich damit nicht auskennen, die es sich nicht gewohnt sind. Da muss ich einfach sagen, wenn man dann so eine Veranstaltung hat wie das Loveride, wo tausend Leute zu schauen und winken, dann ist es wieder etwas Spezielles. Das ist dann etwas ganz anderes.“*

I: *„Dann ist es auf einmal nicht mehr laut, dann ist es Musik.“*

P: *„Wie Militärjet, für die einen ist es Musik und für die anderen ist es Lärm.“*

### 6.6.5 Bereitschaft zu Massnahmen

Im Fragebogen wird danach gefragt, welche Massnahmen die Motorradreisenden freiwillig unternehmen würden, um Lärmemissionen zu senken. Zur Auswahl stehen die Senkung der Geschwindigkeit und niedertouriges Fahren an gekennzeichneten Stellen. Wenn mindestens eine dieser Antwortmöglichkeiten angegeben wird, wird diese Person als bereit zu Massnahmen klassifiziert. Knapp zwei Drittel der befragten Personen geben mindestens eine der besagten Massnahmen an und sind somit zu Massnahmen bereit. Neun Personen enthalten sich einer Antwort, was knapp 7% der Befragten entspricht (Abbildung 60).



**Abb. 60** Massnahmenbereitschaft der Motorradreisenden (eigene Darstellung)

In Bezug auf das Analysekriterium “Geschlecht“ können keine Unterschiede festgestellt werden. Bei dem Analysekriterium “Fahrerart“ wird bei den Beifahrerinnen und Beifahrern eine inverse Verteilung der Massnahmenbereitschaft im Vergleich zu den Solofahrern und Solofahrerinnen und den Motorradpaaren ermittelt. Dies könnte damit zusammenhängen, dass als Sozia nur indirekt Einfluss auf den Fahrstil genommen werden kann und deshalb einige von ihnen keine der beiden Massnahmen angekreuzt haben.

Die Herkunft spielt laut Fisher-Test eine signifikante Rolle. Der P-Wert zwischen der Variable “Massnahmenbereitschaft“ und der “Herkunft“ liegt bei 0.01335. Die Schweizer und Schweizerinnen sind weniger

bereit Massnahmen zu ergreifen als ihre ausländischen Motorradkollegen und Motorradkolleginnen. Die Abbildung 61 zeigt, dass sich bei den Schweizer und Schweizerinnen je die Hälfte für bzw. gegen Massnahmen ausspricht und bei den ausländischen Motorradreisenden sind 72.5% für Massnahmen und 27.5% dagegen.

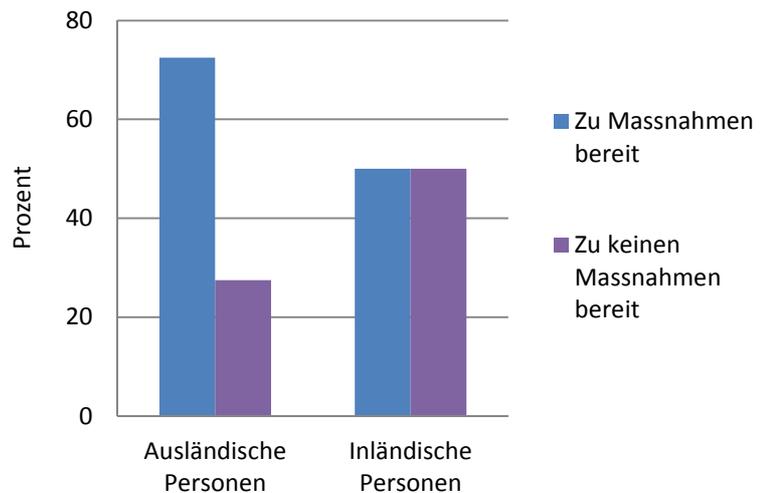
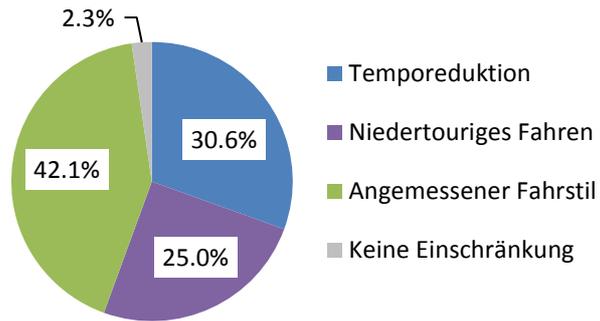


Abb. 61 Massnahmenbereitschaft nach Herkunft (eigene Darstellung)

Bezüglich des Alters zeigt sich, dass mit zunehmendem Alter die Massnahmenbereitschaft steigt. Allerdings ist der statistische Wert nicht signifikant.

Wenn eine Person sich bewusst ist, dass sich andere an Motorrädern stören, heisst das nicht, dass diese Person auch zu Massnahmen bereit ist (P-Wert von 0.4058 mit  $X^2$ -Test). Auch ob man den Nationalpark bereits besucht hat oder nicht, hat statistisch gesehen keinen Einfluss auf die Massnahmenbereitschaft.

In einem weiteren Schritt geben die Befragten an, ob sie sich in ihrem Fahrstil einschränken lassen würden und ob sie den eigenen Fahrstil für angemessen halten. Die Verteilung der Stimmen auf die erwähnten Antwortmöglichkeiten zeigt die Abbildung 62, wobei Mehrfachantworten möglich waren. Etwa die Hälfte der Motorradreisenden, die ihren Fahrstil als angemessen bezeichnen, kreuzen



**Abb. 62** Antwortmöglichkeiten zur Frage nach einer freiwilligen Massnahmenbereitschaft (eigene Darstellung)

mindestens eine der beiden freiwilligen Massnahmen (Temporeduktion oder niedertouriges Fahren) an. Die Antwort „keine Einschränkung“ wird nur von fünf Personen gegeben (2.3%). Zwei von diesen fünf Personen geben zudem an, dass sie ihren Fahrstil als angemessen einschätzen. Mit gut 30% ist die Massnahme der freiwilligen Temporeduktion am beliebtesten. Auch die Mehrheit der interviewten Motorradreisenden würde, wenn sie durch eine Informationstafel darauf hingewiesen würde, den Forderungen nach Temporeduktion und niedertourigem Fahren Folge leisten: *„Ja auf jeden Fall. Es gibt nur schon diese Slow down take it easy Tafeln und so“* (Interview G).

Bedenken, dass freiwillige Massnahmen vermutlich nicht bei allen Motorradreisenden ankommen, werden im folgenden Zitat geäussert: *„Könnte ich mir vorstellen dass sich einige angesprochen fühlen, aber nicht alle. (...) Aber ich denke solches Zeug würde ich ansprechen darauf. Ja. Aber es müsste ganz klar sein für wie lange, oder. Dass es ein spezielles Ereignis ist, jetzt bist du in einem speziellen Gebiet“* (Interview S). Es wird darauf hingewiesen, dass die Ausführung der Information gut sichtbar und schnell lesbar sein müsste und angegeben sein sollte für wie viele Kilometer diese spezielle Zone gilt. In zwei weiteren Zitaten wird darauf hingewiesen, dass vernünftige Motorradreisende, auch ohne spezielle Hinweise, ihre Fahrweise anpassen würden: *„Ja, wenn es stehen würde sicher schon. Aber an und für sich, wenn du in den Nationalpark fährst, müsste das gar nicht stehen, dann sollte man das wissen. Weil der, der dort hinein fährt das wissen müsste, denn sonst nützt das angeschriebene auch nichts mehr, er hält sich dann sowieso nicht daran“* (Interview T). Die Begründung weshalb einige Motorradreisende nicht auf freiwillige Aufgebote reagieren würden, liegt darin, dass sie bereits der Ansicht sind, dass sie angemessen fahren, bzw. dass sie die Gefahren auch ohne Hinweise realisieren und dementsprechend ihre Fahrweise anpassen würden. *„Also ich*

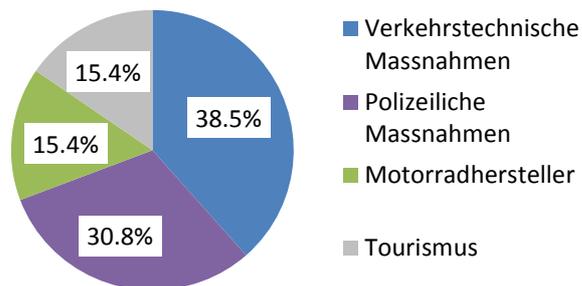
*weiss jetzt nicht. Wenn ich als Verkehrsteilnehmer in den Alpen unterwegs bin dann gehe ich per se schon davon aus, dass hier mehr geschehen kann. (...) es ist die einzige Strasse, du hast parkierte Autos, du hast Wanderer, du hast Leute, die mit dem Fahrrad unterwegs sind usw... (...) Von dem her würde ich nicht sagen, dass ich anders fahren würde. Glaube ich jetzt nicht“ (Interview K).*

Eine Fachperson, die beruflich in der Motorradausbildung arbeitet, weist daraufhin, dass freiwillige Massnahmen bei gewissen Motorradreisenden nichts nützen: *„Da müsste man fast ein Aufklärungsgespräch machen, anstatt einer Tafel“ (Interview P).* Eine weitere skeptische Stimme meint zu freiwilligen Massnahmen Folgendes: *„Das funktioniert nicht. Das wird ganz sicher nicht funktionieren. (...) Es gibt kaum ein Motorradfahrer der gern langsam fährt“ (Interview F).* Begründet wird dies damit, dass Motorradreisende gerne zügig unterwegs sind und daher nicht freiwillig langsamer fahren würden. Im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit wird somit vermutet, dass Hinweise auf eine freiwillige Temporeduktion keinen Nutzen bringen, weil unverbesserliche Motorradreisende dies nicht beeindruckt würde.

Weiter wird vermutet, dass eine Tafel nicht das richtige Instrument ist um Motorradreisende anzusprechen. Viel eher würden Motorradreisende auf Bodenbeschriftungen ansprechen: *„Und eben die Tafel kommt einem so rein wie eine Vorschrift. Wenn man am Boden zum Beispiel ein Marmeltier aufzeichnen würde und ein: Ich bin auch noch da. So irgendwie dem Fahrer suggerieren, pass auf es hat noch“ (Interview P).*

### 6.6.6 Massnahmenvorschläge

Die Vorschläge zu den Massnahmen wurden in Kategorien zusammengefasst und sind der Abbildung 63 zu entnehmen. Die verkehrstechnischen Massnahmen machen mit knapp 40% den grössten Anteil aus. Darunter finden sich Nennungen wie das Tempolimit senken, Warntafeln an gefährlichen Stellen aufstellen und das Einführen eines Fahrverbotes in der Nacht. Ein



**Abb. 63** Massnahmenvorschläge von Motorradreisenden (eigene Darstellung)

Anteil von rund 30% entfällt auf polizeiliche Massnahmen, worunter vermehrte Polizeikontrollen und ein Bonussystem für vorbildliche Fahrer und Fahrerinnen vorgeschlagen werden. Gut 15% der Stimmen sind an die Hersteller von Motorrädern gerichtet, welche leisere Tech-

nik verarbeiten sollten. Ebenfalls gut 15% der Stimmen richten sich unter der Rubrik "Tourismus" an die Sensibilisierung für den Nationalpark über Informationen und das Reduzieren von Werbung für die Tourismusregionen am Ofenpass.

Polizeiliche Massnahmen:

#### *Geschwindigkeitskontrollen*

Geschwindigkeitskontrollen über Radar werden im Ausserortsbereich von Motorradreisenden nicht geschätzt: „*Das ist ausserorts. Also ich meine sorry, ich muss sagen ich habe mich immer schon aufgeregt auch an diesen ganz spezifischen Kontrollen im Urnerland zum Beispiel. Bei der Schöllenschlucht, da stehen sie oben und wenn du dann überholst, über die Sicherheitslinie fährst weil du so einen scheiss Car vor dir hast, dann nehmen sie dich raus. Und ich muss einfach sagen, das ist Schikane, weil es hat mit Verkehrssicherheit nichts zu tun. Wenn eine Kontrolle stattfindet vor einem Schulhaus in der Stadt Zürich, und ich fahre da hinein mit mehr als 50 km/h, dann muss ich mich selbst an der Nase nehmen und zum Polizist sagen: Sie haben recht, ich bin ein Idiot, ich bin viel zu schnell gefahren. Wenn ich am Ofenpass 90 km/h fahre und mich einer blitzt, dann... ich habe es vorhin schon einmal gesagt, ich habe wegen dem kein schlechtes Gewissen. Weil ich gefährde niemanden wegen dem, ausser vielleicht mich selber aber nicht mal das. Ich bin schlicht weg der Meinung, dass die Geschwindigkeitskontrollen auf Passstrassen abgeschafft werden sollen. Das ist unnötig*“ (Interview K). In diesem Zitat wird deutlich, dass Geschwindigkeitskontrollen nur dann akzeptiert werden, wenn sie der Verkehrssicherheit dienen, im Besonderen wenn Menschen durch das nicht-Einhalten der signalisierten Geschwindigkeit zu Schaden kommen könnten. Auch im folgenden Zitat wird ausgedrückt, dass Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich nicht abgelehnt werden aber, dass der Ort an dem die Kontrolle durchgeführt wird, nachvollziehbar sein muss: „*Kurz gesagt ich habe Verständnis für gewisse Kontrollen aber nicht überall*“ (Interview N). Auch im nachfolgenden Zitat wird eingeräumt, dass Kontrollen notwendig sind, weil gewisse Motorradreisende vor allem ausserorts viel zu schnell fahren: „*(...) Also ja, wirklich übel nehmen kann ich es denen nicht, weil wir fahren schon wie die Säue*“ (Interview F).

Geschwindigkeitskontrollen werden im Allgemeinen eher akzeptiert, wenn zuvor eine Warnung bezüglich der Radarkontrolle angebracht wird: „*Was ich jetzt finde innerorts, was man durchaus machen könnte, ist ein Blitzkasten aber mit Vorwarnung. Das finde ich mühsam, wenn es nur eine Geldmacherei ist, wenn der Blitzkasten 50 m nach dem Schild steht, so dass es jeden erwischt. Irgendwie eine Warnung Radarkontrolle und dann im Dorf ein Blitzkasten. Das finde ich eine vernünftige Lösung, weil so verhinderst du es, aber ganz sicher, da bremst*

*jeder ab“ (Interview F). Bei dem Vorgehen mit einer Warnung wird den Motorradreisenden signalisiert, dass das primäre Ziel die Verkehrssicherheit ist und nicht das Eintreiben von Geld. Eine weitere Person setzt bei der Vorwarnung an und baut diese Idee noch etwas aus: „Es gibt doch auch einfache Massnahmen. Weisst du, diese Selbstmesskameras: Sie fahren so und so schnell. Das gibt einem selbst ein direktes Feedback und man kann doch dort auch einmal so ein äh... ich weiss auch nicht, wie sagt man dem? Ein Lärmmessgerät aufstellen“ (Interview K). Der Vorschlag ist, dass anstelle von Geschwindigkeitsmessgeräten auch Geräte zum Einsatz kommen würden, die anzeigen mit welchem Schallpegel ein Motorrad unterwegs ist. Auch bei diesem Vorgehen würde den Motorradreisenden gezeigt, dass nicht die Bestrafung, sondern die Sensibilisierung im Vordergrund einer Verkehrsmassnahme steht.*

### *Bussgeldhöhe*

Auf die Frage ob hohe Bussgelder abschreckend wirken, wird von einer Person Folgendes geantwortet: (Interview F):

P: *„Also ich zumindest, nehme den Schalldämpfer raus, wenn ich ins Ausland gehe. In der Schweiz lasse ich ihn drin, weil es einfach zu teuer ist, wenn ich erwischt werde. Das Risiko ist mir zu hoch.“*

I: *„Dann haben hohe Bussen eine Wirkung?“*

P: *„Jaja, mol schon. Das wirkt mehr bei den Jungen, die sich das nicht leisten können. Ich habe das Gefühl diese Leute, die sportlich fahren und so Mitte 40 oder 50 Jahre alt sind, die schert das wenig. Die leisten sich das zwischendurch.“*

Hohe Bussen treffen nicht nur junge Personen, auch jene der mittleren Altersklasse geben an, dass hohe Bussen eine Wirkung haben können: *„Das Geld tut weh, die Bussen tuen weh wenn man die zahlen muss. Und es verdirbt einem den Tag (...“ (Interview H). Die Schweiz hat nach dem Empfinden der interviewten Motorradreisenden im Vergleich zum Ausland hohe Bussen: *„Dann ist es schon eine übertrieben Zone, die wir haben, was wir heischen für ein bisschen zu schnell gefahren. Viel zu teure Bussen. Aber bei Sachen, wo wirklich viele Unfälle geschehen, wie das Handy am Ohr, das kostet 100 Franken, da würde man besser 1'000 Franken machen“ (Interview M). Auch beim Thema der Bussgeldhöhe wird die Verbindung zur Verkehrssicherheit hervorgehoben. Hohe Bussgelder würden akzeptiert, wenn in der Kontrolle einen Sinn gesehen wird.**

Allerdings wird in einem weiteren Interview der Nutzen von Bestrafung mittels Bussen angezweifelt: *„Das macht die Leute wütend und ändert nichts, so sicher wie das Amen in der Kirche. Das hat man gesehen, als sie denen die Autos eingestampft haben, die gingen und haben*

*sich wieder eines gekauft und sind wie die Blöden rüber gerast. Oder? Es hat nichts gebracht. Das Problem liegt wo anders, man will es immer noch restriktiver machen, und irgendwann wird einer sperrig und unbrauchbar und dann kümmert er sich einen Dreck um die Regeln, man kann ihn ja nicht immer kontrollieren“* (Interview I). Das angesprochene Problem bei Bussen liegt darin, dass unverbesserliche Fahrer und Fahrerinnen sich vom Bussgeld nicht belehren lassen und sogar absichtlich zu schnell fahren würden.

### *Fahrzeugkontrollen*

Bei Fahrzeugkontrollen werden Papiere, wie Führerschein und Fahrzeugausweis sowie das Fahrzeug selbst überprüft. Bei Fahrzeugprüfungen am Ofenpass konnte beobachtet werden, dass besonders auf die Schalldämpfung geachtet wird. Diese Massnahme, so wurde mir versichert, habe zur Verkehrsberuhigung am Ofenpass beigetragen (Gespräch A).

Diese Art von Massnahme findet sowohl kritische als auch befürwortende Stimmen: *„Ja. Was sie teilweise machen, ist diese Prävention oder, so dass sie dich anhalten, Dinge anschauen... solche Sachen finde ich nicht schlecht“* (Interview N). Von kritischer Seite wird betont, dass bei Fahrzeugkontrollen fast ausschliesslich Motorradreisende angehalten werden, was als diskriminierend empfunden werden kann und dazu führt, dass die Kontrolle nicht akzeptiert und auch keine Wirkung zeigen wird: *„(...) Dann sollen sie in der Ecke stehen und die Krachtüten rausnehmen aber nicht per se alle Motorradfahrer als Verbrecher hinstellen“* (Interview K). Gefordert wird ein Vorgehen, welches nur jene Motorräder zur Kontrolle aus dem Verkehr nimmt, die aufgrund einer Messung zu laut unterwegs sind. Bereits im Kapitel 3.1.4 wird angesprochen, dass die Lärmmessung schwierig ist und es gesetzlichen Anpassungen bezüglich der Messvorschriften bedarf (Umweltbundesamt Desslau-Rossau 2010: 1, 3).

Eine weitere interviewte Person würde die Fahrzeugkontrolle mit Aufklärung verbinden und neben der Bestrafung auch ein Bonussystem einführen (Interview P):

P: *„Ja, schaden würde das sicher nicht, wenn man sich auf das Recht beschränkt und ihnen auch noch mit gibt, dass sie durch den Nationalpark fahren, denn das ist wahrscheinlich Vielen gar nicht bewusst, dass sie durch den Nationalpark fahren.“*

I: *„Dann müsste man so etwas auch noch mit Aufklärung verbinden.“*

P: *„Das wäre schon noch gut. Es muss ja nicht viel sein: Halten sie sorg zu dieser Gegend, beim “Tschüsssagen“. Oder: Danke, dass sie mit dem richtigen Schallpegel unterwegs sind.“*

I: *„Also auch einmal loben.“*

P: *„Ja, unbedingt.“*

### *Prävention*

Präventive Massnahmen und Kampagnen kommen bei den meisten Motorradreisenden gut an und es wird ihnen auch einen Nutzen zugesprochen: *„Da wäre ich eben dafür, dass man eine Präventionskampagne macht oder eine Informationskampagne. Da würden sich 90 bis 95% der Motorradfahrer daran halten“* (Interview K). Besonders bei den interviewten Personen, die beruflich in der Motorradausbildung tätig sind, finden präventive Massnahmen Anklang: *„Also nicht immer bekämpfen und mit dem Finger zeigen, sondern auch mal umgekehrt nicht nur den Monolog, sondern auch einmal den Dialog finden. (...) Druck gibt immer Gegendruck. Man könnte ja auch einmal präventionsmässig, man muss ja nicht immer bestrafen, man kann auch einmal aufklären. Eben das meine ich mit dem Dialog.“* (Interview M). Es wird gefordert, dass das Fahrverhalten von Motorradreisenden in Gesprächen thematisiert wird. Bei dieser Überzeugungsarbeit ist es hilfreich, wenn den Motorradreisenden vor Augen geführt wird, wie ihr Fahrstil aussieht und klingt: *„Ich finde eher, wenn man hört hier kommen laute Motorradfahrer, sollte man das denen eben zeigen was sie machen. Also man nimmt sie auf mit der Videokamera, wo man es hört was sie machen. Die Erfahrung machte ich schon x-tausendmal in meinen Schulungen, dort arbeite ich mit Videoanalysen, da sagen viele, läck klingt mein Motorrad wirklich so? Das wären facts, mit denen man den Leuten die Augen öffnen könnte und sagen, dein Motorrad klingt so, wenn dein Motorrad so klingt hat das Einfluss auf die Natur. Mit Prävention und Aufklärung könnte man sicher etwas erreichen. Mit bestrafen, das hat noch nie funktioniert. Man macht es ja nur noch viel weniger gern, oder. Aber wenn man einen Sinn dahinter sieht, dann fährt man besser...“* (Interview M). Abschliessend räumt die interviewte Person ein, dass dieses Vorgehen mit Gesprächen und Videoanalysen zeitaufwendig und arbeitsintensiv ist, aber dass so das Denken und Handeln langfristig beeinflusst werden kann. *„Man muss das Denken umwandeln nicht das Gesetz. Nicht das Gesetz härter machen, man muss die Menschen beeinflussen und das braucht eben Geduld. Es ist viel einfacher jemanden zu bestrafen, als jemanden zu beeinflussen“* (Interview M).

#### Verkehrstechnische Massnahmen:

Verkehrstechnische Massnahmen haben in den Fragebögen die meisten Stimmen erhalten. Neben Geschwindigkeitssenkung und Warntafeln wird auch ein Fahrverbot vorgeschlagen. Die Warntafeln werden im Zusammenhang mit den freiwilligen Massnahmen in Kapitel 6.6.5 besprochen.

Bezogen auf das Lärmproblem am Ofenpass, führt nach der Ansicht der im Folgenden zitierten Person, kein Weg an baulichen Massnahmen vorbei: *„Ja, und ich von mir aus, eine Lösung findet man dort nicht... ohne bauliche Massnahmen“* (Interview M). Konkrete Vorschläge betreffen einen Tunnelbau oder eine Umfahrung des Nationalparkgebietes. *„Ich würde versuchen irgendeine Umfahrung, ich weiss doch auch nicht. Wenn es ja ein Naturschutzpark ist, dann denke ich darf es kein Durchgangsverkehr sein, sonst ist es für mich kein Naturschutzpark mehr“* (Interview L). Die Ansichten der interviewten Motorradreisenden zu baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen sind sehr unterschiedlich und, wie das vorherige Zitat zeigt, auch von der persönlichen Einstellung der Motorradreisenden gegenüber Naturschutz und der Vereinbarkeit mit Verkehr abhängig. Besonders die Vorschläge zu einem zeitweisen Fahrverbot auf der Ofenbergstrasse und die Einführung einer Mautgebühr wurden in den Interviews diskutiert und im Folgenden thematisiert.

#### *Mautgebühr*

*„Eine Maut irgend so etwas, dass man sich bewusster wird, dass es hier einen Nationalpark hat, weil das wissen viele irgendwie gar nicht. Ja, dass man auch etwas toleranter fährt“* (Interview H). Diese Person würde eine Durchfahrtgebühr für den Nationalpark befürworten. Sie hält zudem fest, dass die Durchgangsstrasse für einen Nationalpark nicht ideal ist und ihr deshalb die Gebühr gerechtfertigt erscheint. *„Vielleicht würde ich einen Nationalpark auch nicht dort wählen, wo es eine Strasse hat. Das ist ungeschickt am Ofenpass. Mehr vielleicht, dass man hinein fährt und wieder raus, aber nicht durch. Dann würden wir gar nicht dorthin fahren. (...) Die Durchgangsstrasse ist halt einfach nicht ideal im Nationalpark. Dann musst du es eben akzeptieren, dass dort Leute durchfahren. Auf dem anderen Weg kann man eben Gebühren verlangen, man kann Infoblätter verteilen, Tafeln wo man aufmerksam wird“* (Interview H). Damit die durchfahrenden Personen auch gleich wissen, weshalb sie eine Gebühr entrichten müssen, schlägt die interviewte Person vor, dass mittels Informationen auf den Nationalpark aufmerksam gemacht wird.

Weil die Ofenbergstrasse einerseits eine öffentliche Strasse ist und andererseits eine wichtige Verbindung ins nahe Ausland, zum Nationalpark und ins Münstertal sicherstellt, ist die fol-

gende Person mit einer Mautgebühr nicht einverstanden: *„Also ich bin grundsätzlich gegen eine Mautgebühr, weil es ist eine öffentliche Strasse und über Abgaben werden diese Strassen bezahlt, insofern finde ich das nicht legitim. Zusätzlich kommt dazu, dass es eine Verbindungsstrasse ist Richtung Südtirol“* (Interview K).

#### *Fahrverbote*

Einige der interviewten Motorradreisenden befürworten ein zeitweises Fahrverbot durch den Nationalpark und würden für einheimische Personen Ausnahmeregelungen akzeptieren: *„Was ich zum Beispiel auch eine gute Lösung finde ist der Pragerl. Dort fahren sie ja, ich weiss jetzt gar nicht, unter der Woche kann man fahren und am Wochenende nicht. So etwas finde ich gar nicht so schlecht. Ich habe eigentlich für fast alles Verständnis“* (Interview L). Folgende interviewte Person wäre auch mit einer Schliessung der Strasse einverstanden (Interview E):

I: *„Du hättest auch kein Problem damit wenn man dort die Strasse sperren würde?“*

P: *„Nein, ich würde das richtig finden, ehrlich gesagt. Ist ja schliesslich ein Nationalpark.“*

Der nachfolgende Interviewausschnitt verdeutlicht die Diskussion rund um ein Fahrverbot für Motorradreisende und deren Sinn bezüglich Lärmemissionsminderung auf der Ofenbergstrasse (Interview J):

P1: *„Ja, das kannst du nicht, das ist nicht realistisch. Man müsste die Strecke sperren und dann wäre Ruhe. Das wäre das einzige. Die Strecke für gewisse Zeiten sperren.“*

I: *„Zum Beispiel für das Wochenende?“*

P1: *„Zum Beispiel ja. Oder Autofreier Sonntag zum Beispiel. Das wäre für mich die einzig realisierbare, die wirklich etwas bringen würde.“*

I: *„Könntest du dir vorstellen, dass es heisst, es dürfen nur Motorräder nicht rüber fahren?“*

P1: *„Die machen nicht viel mehr Lärm als Autos.“*

P2: *„Hm, doch.“*

P1: *„Ja vielleicht ein so bisschen.“*

P2: *„Nene.“*

P1: *„(lacht) Man kann auch normal mit dem Motorrad über den Pass fahren.“*

P2: *„Ja, das macht ja keiner.“*

P1: *„Momol, das sind jetzt nicht gerade alles Raser.“*

P2: *„Ja aber nach der Kurve, was ja so schön ist für dich, dann beschleunigst du. Das ist was den Lärm macht.“*

P1: *„(knurrt) also es würde vielleicht etwas bringen.“*

Von der einen Person (P1) wird das Fahrverbot als diskriminierend aufgefasst, während die andere Person (P2) sich damit abfinden würde. Es zeigt sich, dass eine zeitweise Sperrung akzeptiert wird, sofern sie für alle Fahrzeugarten gilt. Auch im folgenden Zitat wird diese Haltung untermauert: *„Ich meine man müsste das ja einmal vor dem obersten Gericht einklagen, weil es kann ja nicht sein, dass man gewisse Verkehrsteilnehmer, die sich der Strassenverkehrsordnung unterwerfen – ich spreche nicht von den Krawallmachern, sondern von denen die mit einem normalen Fahrzeug unterwegs sind – diskriminiert werden, weil sie mit zwei Rädern unterwegs sind. Das geht einfach nicht“* (Interview K).

Bei einer Sperrung der Strecke müsste der Verkehr auf eine Ausweichroute umgeleitet werden. Das anschliessende Zitat beschreibt wo es in Folge zu mehr Verkehr kommen könnte: *„Dann müsste man halt wieder über den Bernina fahren oder beim Reschenpass vorbei, das ist so. Weil meistens gehe ich über den Bernina hin und über den Nationalpark zurück. Dann müsste man halt weiter rund herum nach Hause, und es wäre ja gut (ironisch), dass ich dann mehr Abgase mache nur wegen dem Nationalpark, oder“* (Interview P).

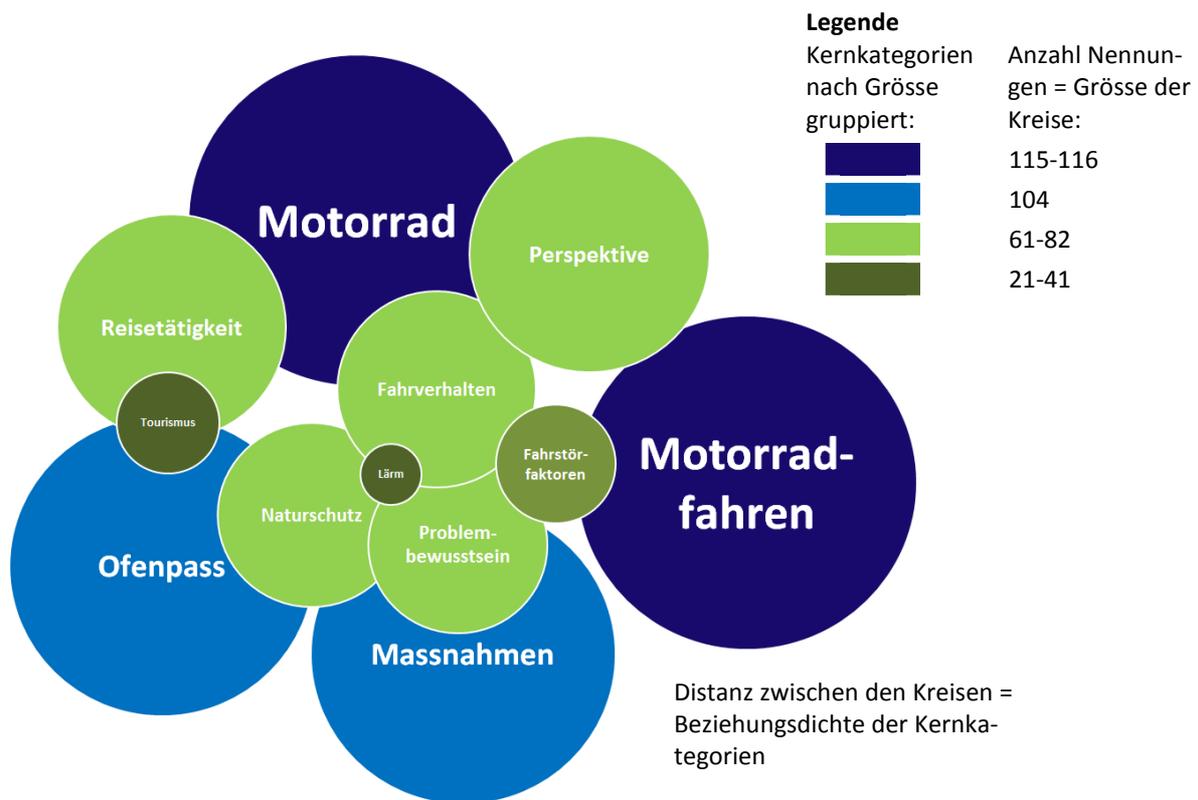
Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die möglichen Massnahmen gegen Motorradlärm und weiteren Verkehrsproblemen unter den Motorradreisenden kontrovers diskutiert werden. Die am ehesten mehrheitsfähigen Massnahmenvorschläge werden in den Kapiteln 8.5 und 9.2.1 nochmals aufgegriffen und zusammengefasst.

## **6.7 Hauptthemen der Interviewinhalte**

Abschliessend möchte ich darlegen, wie die Interviews der vorliegenden Arbeit, welche im Kapitel 6 als Ergebnisse aufgeführt wurden, zusammengefasst werden können und welches die Hauptthemen sind.

Die Interviews wurden, wie in Kapitel 4.3.7 beschrieben, mit einem qualitativen Vorgehen ausgewertet. Zur Auswertung dienten Auswertungskategorien, welche aufgrund der Interviewinhalte identifiziert werden konnten (Kapitel 11.8 und 11.9). Diese wurden zur Vereinfachung in Kernkategorien zusammengefasst. In der Abbildung 64 werden diese Kernkategorien zu einander in Beziehung gesetzt und ist wie folgt zu verstehen: Jede Kernkategorie wird in einem Kreis dargestellt. Je grösser der Kreis, desto öfters wurde diese Kategorie in den Interviews identifiziert. Die räumliche Anordnung der Kreise, stellt die Beziehungen zwischen den Kernkategorien dar. Je näher sich zwei Kreise stehen, desto mehr Beziehungen

bestehen zwischen diesen Kernkategorien. Die Farben der Kreise fassen die Kernkategorien nach ihrer Wichtigkeit (Anzahl Nennungen) zu Gruppen zusammen. Insgesamt wurden vier unterschiedliche Gruppengrößen identifiziert. Die Anzahl Nennungen pro Kategorie sind in der Legende der Abbildung dargestellt. Es ist anzumerken, dass verschiedene Anordnungen der Kreise möglich sind. Gegenüberliegende Kreise dürfen beispielsweise nicht als Gegenpole betrachtet werden, da auch Beziehungen zwischen entfernter liegenden Kreisen bestehen. Ich habe mich für jene Anordnung entschieden, welche die Interviewinhalte meiner Ansicht nach am besten wiedergibt.



**Abb. 64** Kries-Beziehungsgrafik: Visualisierung der Kernkategorien und ihrer Beziehungen aufgrund der Interviewinhalte (eigene Darstellung)

Aus der Kreisbeziehungsgrafik (Abbildung 64) lässt sich herauslesen, dass die Kategorien "Motorrad" und "Motorradfahren" im Zentrum der meisten Interviews stehen. Diese beinhalten Themen wie Zweck und Motive sowie Beschreibungen zum Fahrgefühl und dem Fahrspass.

Bei den Kategorien "Ofenpass" und "Massnahmen" stehen die Nutzung der Ofenbergstrasse, die Fahrstrecke und die Landschaft sowie die Diskussion der Massnahmenvorschläge im Vordergrund. Weil diese Kategorien auch thematisch in den problemzentrierten Interviews hervorgehoben wurden, verzeichnen sie nicht zufällig die meisten Nennungen. Die Auswahl der

Interviewfragen, hat somit einen Einfluss auf die Grösse der einzelnen Kategorien. Auch das Kodieren hat einen Einfluss auf die Kategoriengrösse. Beispielsweise ist die Kategorie "Lärm" nicht so klein, weil sie in den Interviews untervertreten gewesen wäre, sondern weil Aussagen zur Lärmproblematik vor allem auch bei den Massnahmen eingeflossen sind (Kapitel 7.4.3).

Unter der Kategorie "Perspektive" werden die persönliche Biographie, Vorurteile und Stereotypen in Bezug auf Motorradreisende sowie gesellschaftliche Entwicklungen gefasst, da diese Dinge die Sichtweise auf andere Verkehrsteilnehmende, Massnahmen und Landschaft beeinflussen. Eng verknüpft ist die Perspektive mit den Gründen weshalb Motorradgefahren wird, aber auch welcher Fahrstil (Kategorie "Fahrverhalten") gepflegt wird.

Die Kategorie "Reisetätigkeit" gibt Auskunft über Reiseregion, Routenplanung und zurückgelegte Distanzen und wird unter anderem bestimmt durch den Zweck der das Motorrad erfüllt und den Motorradtyp. Diese Kategorie hängt aber auch mit dem Ofenpass und seiner Nutzung sowie dem touristischen Angebot zusammen (Kategorie "Tourismus").

Der Naturschutz ist in der Nähe des Ofenpasses angesiedelt, da der Ofenpass den Nationalpark durchschneidet. Der Naturschutz ist zudem über die Frage nach der Verträglichkeit von Verkehr und Natur mit den Kategorien "Massnahmen" und dem "Problembewusstsein" der Motorradreisenden verknüpft. Die Kategorie "Lärm" stellt das zentrale Bindeglied zwischen dem Fahrverhalten, dem Naturschutz und dem Problembewusstsein dar. Dies vor allem deshalb, weil Lärmemissionen vom Fahrverhalten (hoch- oder niedertouriges Fahren) abhängen, Lärm in Naturschutzgebieten, wie dem Nationalpark, als störend empfunden und Lärm auch von einigen Motorradreisenden als störend und vermeidbar wahrgenommen wird.

Die Kategorie "Fahrstörfaktoren" enthält sowohl Polizeikontrollen als auch andere Verkehrsteilnehmende und die Verkehrsmenge. Diese beeinflussen den Fahrspass (Kategorie "Motorradfahren"), hängen aber auch vom eigenen Fahrstil ab. Weitere Beziehungen sind dem Mindmap im Anhang (Kapitel 11.10) zu entnehmen.

## **7 Reflexion des methodischen Vorgehens**

### **7.1 Kritik zur Fragestellung**

Mit der Fragestellung (Kapitel 2.3) der vorliegenden Masterarbeit wird möglichst alles was die Motorradreisenden am Ofenpass betrifft abgedeckt. Das heisst, sowohl ihre persönliche Meinung zu Lärm, Fahrstil, Massnahmenbereitschaft aber auch Elemente wie der Beitrag zum Tourismus und Informationen zur Routenplanung werden unter anderem versucht, unter einen Hut zu bringen. Dieser ganzheitliche Anspruch führt dazu, dass vielseitige Ergebnisse generiert werden, die aber nicht alle vertieft behandelt werden können. Mit dem Fokus auf das Problembewusstsein und die Massnahmenbereitschaft der Motorradreisenden, wird der Arbeit, im Diskussionsteil und der Schlussfolgerung, eine gewisse Tiefe gegeben.

Dennoch würde ich in einer nächsten Forschungsarbeit die Forschungsfrage mehr eingrenzen, bzw. auf einen Aspekt fokussieren und nur diesen erforschen. Beispielsweise würde ich mich auf den touristischen Beitrag der Motorradreisenden in der Ofenpassregion beschränken oder auch nur das Fahrverhalten genauer ergründen.

### **7.2 Kritik zum Forschungsdesign**

Die Kombination von quantitativem Fragebogen und qualitativem Interview hat sich für den ganzheitlichen Anspruch (Kapitel 7.1) bewährt, weil so die verschiedenen Aspekte der Fragestellung abgedeckt werden konnten und sich die Methoden gut ergänzen.

Als bereichernd empfinde ich, dass die quantitativen Daten aus dem Fragebogen durch die Interviews ein Gesicht erhalten. Auch die teilnehmende Beobachtung erlaubt es hinter den quantitativen Daten mehr zu sehen als nur Zahlen. Die Inhalte aus den Interviews und der teilnehmenden Beobachtung waren auch bei der Interpretation der quantitativen Ergebnisse hilfreich.

Die Herausforderung bestand darin, keine Methode über die andere zu stellen und sie im Ergebnisteil (Kapitel 6) harmonisch zu verbinden.

## **7.3 Eignung der teilnehmenden Beobachtung**

### **7.3.1 In Bezug zur Fragestellung**

Die teilnehmende Beobachtung diente weniger der Beantwortung einer bestimmten Fragestellung als dem Zugang zum Feld, der Darstellung der Lärmproblematik und der Ermittlung des touristischen Beitrags aus Sicht von Personen aus dem Gastgewerbe (Kapitel 6.6.1).

Durch die teilnehmende Beobachtung konnte ich mich in die Zielgruppe einfühlen und Aussagen während den Interviews besser nachvollziehen und interpretieren. Bei den Gesprächen, entstanden zudem Hinweise, die wichtig waren für die Weiterentwicklung des Interview-Leitfadens (Kapitel 11.4). Zudem war es mir durch die teilnehmende Beobachtung möglich die Leserschaft auf die Ofenpassstrecke aus Sicht einer Motorradreisenden einzustimmen (Kapitel 1).

### **7.3.2 Vor- und Nachteile der empirischen Untersuchung**

Das bereits in Kapitel 4.2.1 angesprochene Problem des so genannten *going native* (Flick 2009: 291) stellte mich vor die grösste Herausforderung. Besonders bei der Interpretation der Interviews fiel es mir teilweise schwer die kritische Aussenperspektive zu wahren. In Diskussionen mit Personen, die nicht Motorrad fahren, wurde ich durch kritische Anmerkungen darauf aufmerksam gemacht, wie die Daten aus einem anderen Blickwinkel interpretiert werden könnten. Dennoch fällt auf, dass bei den Interviews noch mehr Nachfragen hätten gestellt werden können, damit unterbewusste Vorannahmen aufgedeckt worden wären.

Durch die Offenlegung meiner Annahmen und transparente Verwendung der Daten und Interviewinhalte hoffe ich, dass es mir gelungen ist, meine Interpretationen nachvollziehbar darzulegen. Auch die Tabellen zu den Auswertungskategorien und das Mindmap im Anhang (Kapitel 11.8, 11.9 und 11.10) dienen der Nachvollziehbarkeit.

Den Vorteil der teilnehmenden Beobachtung sehe ich vor allem im Zugang zur und im Verständnis für die Zielgruppe (Kapitel 7.3.1). Ich denke zudem, dass es kaum möglich gewesen wäre dieses Forschungsvorhaben mit einer nicht-teilnehmenden Beobachtung durchzuführen. Weil ich mich bei einem nicht-teilnehmenden Beobachtungsverfahren nicht im gleichen Masse auf die Perspektive der Motorradreisenden hätte einlassen können und wichtige Informationen verborgen geblieben wären.

### **7.3.3 Eignung der Methode für Auswertung und Interpretation**

Die Daten aus der teilnehmenden Beobachtung wurden mittels Notizen und Fotos festgehalten und anschliessend inhaltlich interpretiert (Kapitel 4.2.3). Dieses Vorgehen hat sich bewährt, da Beobachtungen, besonders die Gespräche, spontan entstanden sind und ich, als forschende Person, so die nötige Flexibilität zur Teilnahme hatte. Für eine systematischere Vorgehensweise empfiehlt es sich ein Beobachtungsbogen zu erstellen, mit dem die Resultate festgehalten werden.

## **7.4 Eignung des problemzentrierten Interviews**

### **7.4.1 In Bezug zur Fragestellung**

Das qualitative Leitfaden-Interview hat sich für die Beantwortung der Fragen nach persönlichen Hintergründen zum Motorradfahren und der Wahrnehmung sowie der Massnahmenbereitschaft gut geeignet. Alternativ zum problemzentrierten Interview wären auch andere Variationen wie ein halbstandardisiertes oder fokussiertes Interview denkbar gewesen.

Der subjektiven Sichtweise der Motorradreisenden konnte mit dem problemzentrierten Interview nach Witzel (1985) Rechnung getragen werden. Gerade bei Paarinterviews entstand so Freiraum für spontane Diskussionen. Hingegen könnten einige Faktenfragen, wie jene nach der Routenwahl, welche durch den Fragebogen bereits ausreichend abgedeckt wurden, weggelassen werden. Ergänzend hätten Experteninterviews mit Vertretern von Polizei oder aus dem Tiefbauamt geführt werden können, so wäre es möglich gewesen die Rahmenbedingungen für Massnahmen genauer abzuklären.

### **7.4.2 Vor- und Nachteile der empirischen Untersuchung**

Interviews sind aufwendig, weil die Durchführung und die Transkription, nicht nur von der forschenden Person Zeit und genaue Planung fordern, sondern auch von den Interviewteilnehmenden. Besonders vor Ort auf dem Ofenpass, wurden viele Motorradreisende durch die Dauer des Interviews abgeschreckt. Zudem konnte das *maximum variation Sampling* (Patton: 1990) nur begrenzt angewendet werden, da die Hintergrundinformationen über die potenziellen Teilnehmenden spärlich waren. Aus diesen Gründen wurde die Methode angepasst und die Interviews mittels Schneeballprinzip unabhängig vom Untersuchungsgebiet organisiert (Kapitel 4.3.2). Bei diesem System konnte die vorgenommene Sampling Strategie besser umgesetzt werden, indem gezielt nach einer bestimmten Eigenschaft gesucht wurde. Allerdings gestaltete sich die Suche dennoch aufwendig. Beispielsweise war es schwierig junge Motorradfahrerinnen zu finden, welche den Ofenpass bereits befahren haben. Bei der Durchführung

der Interviews stellte sich heraus, dass zwei der interviewten Personen den Ofenpass mit dem Oberalp pass verwechselt haben. Dennoch habe ich die Interviews durchgeführt und die Fragen im Leitfaden den Umständen entsprechend angepasst. So konnten Informationen bezüglich der Bekanntheit des Ofenpasses gewonnen werden.

Ein weiterer Nachteil des Schneeballprinzips ist, dass alle interviewten Personen aus derselben Sprach- und Herkunftsregion stammen, nämlich aus der Deutschschweiz. Dies führt dazu, dass die Interviews in Bezug auf Herkunft und Sprache einseitig sind. Für das Untersuchungsgebiet am Ofenpass wäre es allerdings interessant gewesen, ausländische Personen interviewen zu können. Dies zeigen auch die Daten aus den Fragebögen, welche mit dem Analysekriterium "Herkunft" die meisten Zusammenhänge aufweisen.

Die Strategie des *maximum variation Samplings* nach Patton (1990) würde ich für eine weitere, ähnliche Forschungsarbeit beibehalten. Allerdings würde ich versuchen, über Motorradclubs und mit Hilfe von Übersetzer bzw. Übersetzerinnen mehr Motorradreisende, die aus dem Ausland stammen, zu erreichen und so die Varianz der Teilnehmenden zu erhöhen. Eine andere Variante wäre die Fragestellung einzuschränken, wodurch der Interview-Leitfaden gekürzt werden könnte und so vor Ort auf dem Ofenpass mehr Motorradreisende an einem Interview teilnehmen würden.

### **7.4.3 Eignung der Methode für Auswertung und Interpretation**

Für die Auswertung der Interviews wurde das Kodier-Verfahren von Schmidt (2007) in modifizierter Form angewendet. Die Fallübersicht wurde, nicht wie bei Schmidt (2007: 448) vorgeschlagen mit Kreuztabellen und Memos, sondern mittels Mindmap und einer visuell ausgerichteten Auswertungskategorienlandschaft gemacht (Kapitel 7.5.2). Dies war möglich, da es wenig Interviews waren und dadurch die Übersicht gewährleistet blieb. Über das Mindmap war es im Vergleich zu Kreuztabellen einfacher, Zusammenhänge aus den Interviews graphisch darzustellen, um sie später in einer Kreis-Beziehungsgrafik zu visualisieren (Kapitel 6.7). Der Nachteil der Kreis-Beziehungsgrafik, aber auch des Kodier-Verfahrens nach Schmidt (2007), ist, dass die Inhalte aus den Interviews quantifiziert werden, weil die Wichtigkeit der Kernkategorien anhand der Anzahl Nennungen einer Auswertungskategorie gemessen wird. Zudem hängen die Kernkategorien von den gestellten Fragen in den Interviews ab. Das heisst die Themenhäufigkeit und die Anzahl Nennung einer Kategorie, sind von den gestellten Fragen in den Interviews abhängig. Aufschlussreicher wäre solch eine Grafik bei offenen und explorativen Gesprächen anstatt bei einem problemzentrierten Interview.

Nichtsdestoweniger hat die Kreis-Beziehungsgrafik dazu beigetragen einen roten Faden in den Interviews zu finden, eine Übersicht über die Interviewdaten zu erhalten und eine Distanz zu den Interviewaussagen zu gewinnen.

## **7.5 Eignung des Fragebogens**

### **7.5.1 In Bezug zur Fragestellung**

Der Fragebogen deckt beinahe alle Fragen ab, welche in der Fragestellung im Kapitel 2.3 formuliert sind. Er ist daher umfangreich und lieferte auch Daten zu Themen, die in den Interviews angesprochen wurden.

Bei der Auswertung der Daten aus dem Fragebogen wurde bemerkt, dass gewisse Fragen nicht von allen Teilnehmenden gleich verstanden wurden. Solch ein Fall waren die Fragen fünf, sechs und sieben nach den Eckpunkten der unternommenen Motorradtour (Kapitel 6.2.3). Besonders die Angabe ob mehrtägige oder eintägige Tour schien in diesem Zusammenhang zu verwirren, da einige mehrere Tage unterwegs waren, aber nur die Reiseeckpunkte jenes Tages angaben, als sie über den Ofenpass gefahren waren. Andere Motorradreisende gaben sowohl ihre Start- und Zielortschaft der mehrtägigen Tour an und führten alle Reiseeckpunkte aus. Bei der Interpretation dieser Daten wurde daher nach eigenem Ermessen vorgegangen wodurch die Beantwortung dieser Frage ungenau sein kann (Kapitel 6.2.1 und 6.2.3).

Weiter war es für einige befragte Personen schwierig detaillierte Angaben über ihre finanziellen Ausgaben zu machen und wiederum andere Personen haben übersehen, dass die Angaben pro Tag und Person gewünscht waren. Erkannt wurde das einerseits während Gesprächen beim Ausfüllen der Fragebögen vor Ort und andererseits zeigte sich dies in der Statistik anhand von Ausreißern, die dann ebenfalls nach eigenem Ermessen korrigiert wurden (Kapitel 6.4). Zudem gab es bei der Frage nach den finanziellen Ausgaben viele Enthaltungen was zur Verringerung der statistischen Aussagekraft führt.

Bei den demographischen Informationen am Ende des Fragebogens, wäre es ratsam gewesen anstatt der detaillierten Daten zum Motorrad (Typ und Marke) nur die Motorradart (u.a. Tourer, Sport, Cruiser...) zu erheben. So hätte weniger Aufwand bei der Zuordnung der Motorradtypen betrieben werden müssen.

Es kann festgehalten werden, dass einige der Fragen im Fragebogen zielgerichteter und verständlicher hätten formuliert werden müssen. Zudem hätten einige der erwähnten Probleme verhindert werden können, wenn der Pretest noch einer detaillierten statistischen Analyse unterzogen worden wäre.

### 7.5.2 Vor- und Nachteile der empirischen Untersuchung

In Bezug auf den Zugang zu Motorradreisenden hat es sich als vorteilhaft erwiesen, dass ich persönlich selbst Motorrad fahre und auch als solche erkennbar war. Einzig die orange Weste mit dem Logo des Schweizerischen Nationalparks hat einzelne Motorradreisende abgeschreckt, weil sie dieses Logo als Symbol des Naturschutzes und gegen ihre Freizeitbeschäftigung Motorradfahren interpretierten. Diese Tendenz zeigt sich auch an einem Resultat, wo rund 60% der Motorradreisenden im Fragebogen angeben, dass sie der Ansicht sind, dass Motorradreisende von Naturschützern und Naturschützerinnen als Feindbild betrachtet werden. Somit habe ich als Motorradfaherin mit Nationalparkweste die Zielgruppe beeinflusst. Dieser Einfluss zeigt sich auch daran, dass einige Personen bei der Frage, wo es ihnen in der Ofenpassregion gefällt, aus sozialer Erwünschtheit<sup>6</sup> den Ofenpass angegeben haben (Kapitel 7.3.2 und 7.4.3).

Der Zeitumfang von knapp zehn Minuten war für einige Motorradreisende ein Grund an der Umfrage nicht teilzunehmen. Länger als zehn Minuten sollte eine solche Umfrage daher auf keinen Fall dauern. Von der Möglichkeit den Hardcopy-Fragebogen mit einem frankierten Umschlag mitzunehmen und später auszufüllen machte niemand Gebrauch. Die Möglichkeit den Fragebogen auch über das Internet auszufüllen, erweiterte den Umfang der Stichprobe, allerdings war der Rücklauf geringer als aufgrund der Anzahl der verteilten Flyer erwartet wurde. In einer nächsten Forschung würde ich daher, vermehrt Motorradclubs oder Motorradverbände anschreiben und verstärkt über persönliche Kontakte die Weitergabe des Online-Fragebogens forcieren, anstatt mich ausschliesslich auf das Untersuchungsgebiet zu stützen.

---

<sup>6</sup> Soziale Erwünschtheit meint, dass Fragen von teilnehmenden Personen nicht nach der persönlichen Meinung beantwortet werden, sondern nach den vermuteten Erwartungen der forschenden Person (Friedrichs 1980: 152).

### 7.5.3 Eignung der Methode für Auswertung und Interpretation

Die statistische Auswertung war für mich in praktischer Hinsicht ein schwieriges Unterfangen, da es mir in diesem Bereich an Erfahrung fehlt und ich daher auch Hilfe hinzugezogen habe. Besonders der Umgang mit der Analysesoftware *R* war schwierig, da Kenntnisse von einer Fachperson für die Eingabe der Befehle unerlässlich sind. Der theoretische Teil der Statistik war einfacher, da es sich vor allem um kategoriale Daten handelt, was die zur Auswahl stehenden statistischen Tests eingrenzt.

Bezüglich der Konstruktion des Fragebogens wurde festgestellt, dass die verschiedenen Antwortformate für die Auswertung aufwendig sind und die Teilnehmenden teilweise überfordern. Für einen nächsten Fragebogen würde ich versuchen, mich auf ein oder maximal zwei Antwortformate zu beschränken (Kapitel 4.4.2).

Während der Aufbereitung der Daten in Excel wurden alle Fragebögen anhand der Zeilennummer durchnummeriert, damit die Daten wieder den Hardcopies zugeordnet werden können. Allerdings geraten die Zeilennummern bei den verschiedenen Sortiervorgängen durcheinander. Es empfiehlt sich daher jeder Datenreihe eine zusätzliche Spalte mit einem Erkennungsindex anzufügen, welcher auch auf der Hardcopy angebracht wird.

Da die Stichprobengröße teilweise klein war und Variablen mit nur wenigen Nennungen vorkamen, wurde neben dem  $X^2$ -Unabhängigkeitstest auch auf den Fisher-Test zurückgegriffen. Beispielsweise war die Analysekatgorie "Motorradtyp" zu detailliert, weshalb einige Gruppen (Enduro, Roller) zu klein waren. Die Bildung einer zusammenfassenden Restkategorie hätte statistisch Abhilfe geschaffen, wurde aber nicht durchgeführt, da eine Sammelgruppe inhaltlich keinen Sinn ergeben hätte und nicht interpretierbar gewesen wäre.

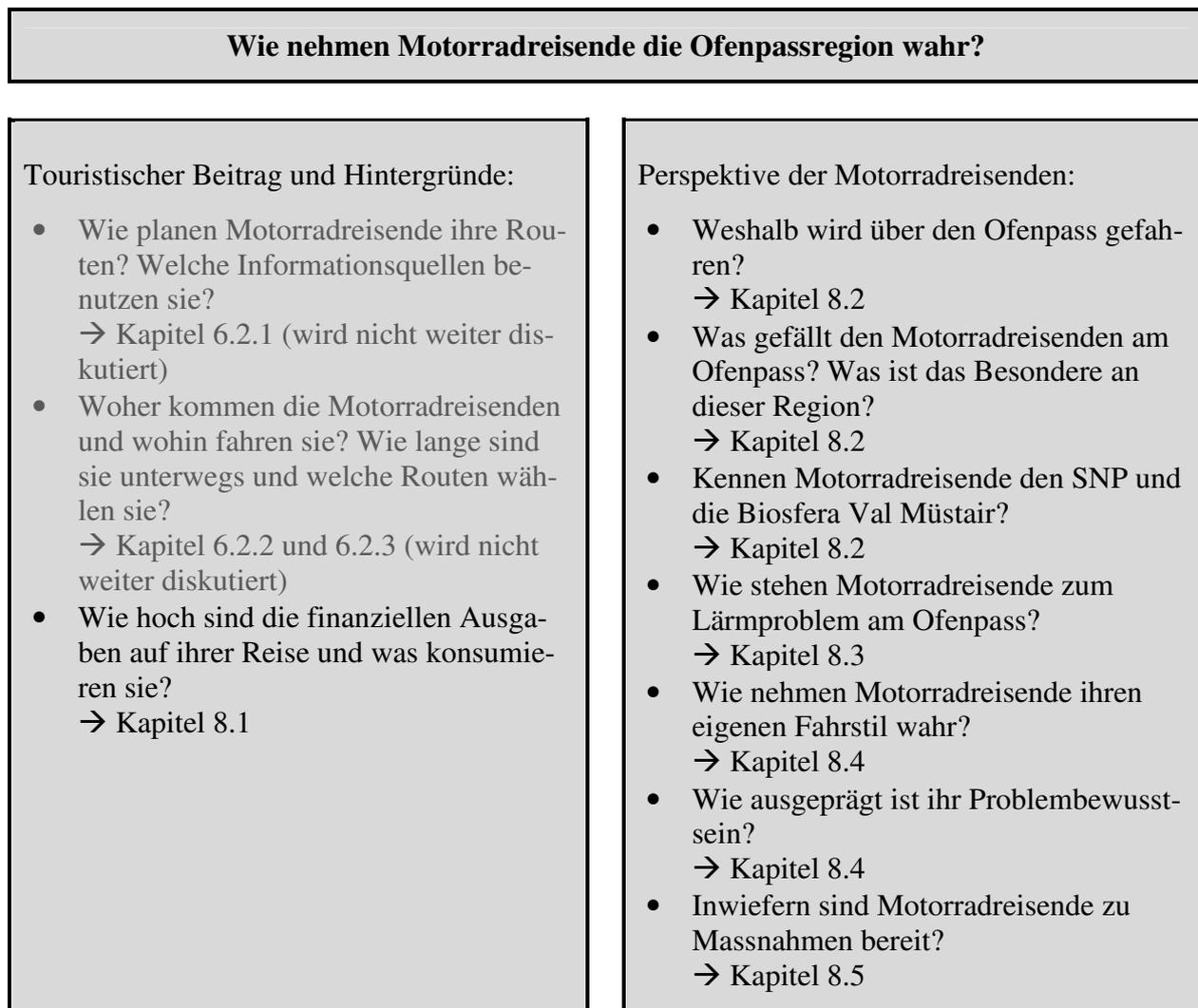
Die meisten Zusammenhänge bestanden mit dem Analysekriterium "Herkunft und Nationalität", teilweise mit dem Analysekriterium "Alter" und einmal mit jenem der "Fahrerart". Die entdeckten signifikanten Zusammenhänge waren meist auch in den Grafiken der deskriptiven Statistik erkennbar. In einem nächsten Schritt wäre es interessant diese signifikanten Zusammenhänge genauer zu untersuchen und zu begründen.

Für eine nächste Forschungsarbeit würde ich entweder den Stichprobenumfang erhöhen und mit statistischen Tests auswerten oder mich bei einem kleinen Stichprobenumfang auf eine deskriptive Statistik beschränken.

## 8 Diskussion ausgewählter Ergebnisse

Die Forschungsfrage und ausgesuchte Unterfragen werden anschliessend anhand der Ergebnisse des Kapitels 6 diskutiert. Sowohl der Tourismusbeitrag, die Wahrnehmung der Ofenpassregion, die Lärmproblematik, das Fahrverhalten und das Problembewusstsein sowie mögliche Massnahmen werden in diesem Kapitel aufgenommen.

Zur Übersicht über das Diskussionskapitel ist die Abbildung 65 mit der Fragestellung (Kapitel 2.3) nochmals aufgeführt, worin auf die Unterkapitel hingewiesen wird, in denen die entsprechende Frage diskutiert wird.



**Abb. 65** Fragestellung mit Verweisen auf Unterkapitel im Diskussionsteil (eigene Darstellung)

## 8.1 Tourismusbeitrag der Motorradreisenden

Im Folgenden wird auf die Unterfrage nach dem touristischen Beitrag von Motorradreisenden in der Ofenpassregion eingegangen. Die Selbsteinschätzung der finanziellen Ausgaben sind im Kapitel 6.4 dargelegt und werden nun mit den Meinungen von Personen aus dem Gastgewerbe der Ofenpassregion und weiterer Literatur diskutiert.

Gut 70% aller Motorradreisenden geben in der Ofenpassregion Geld aus. Die Ausgabenhöhe beläuft sich je nach Herkunft und Reisedauer auf 25 bis 70 SFr. Der Durchschnitt liegt bei 55 SFr. pro Person und Tag. Die meisten Ausgaben werden für die Unterkunft und das Abendessen getätigt.

Die Daten des Fragebogens zeigen, dass die meisten Motorradreisenden der Ansicht sind, dass die lokale Bevölkerung von ihren Ausgaben profitiert. In den Interviews konnte dieser Zusammenhang weniger bestätigt werden, da einige der interviewten Personen angeben, dass sie einfache Menüs und rustikale sowie preiswerte Unterkünfte schätzen. Allerdings wird auch in den Interviews darauf verwiesen, dass besonders beim Abendessen ein üppiges Mahl mit Wein dazu gehört und dass Motorradtouren auch kulinarische Ausflüge sein können.

Gasthöfe mit motorradfreundlichen Angeboten wie gratis Parkplätzen und Trocknungsraum werden von den interviewten Motorradreisenden geschätzt. Restaurants, welche sich als motorradfreundlich bezeichnen, können ein Grund sein, gezielt dort einzukehren, es spielen aber auch andere Faktoren, wie das Preis-Leistungsverhältnis oder Tipps von Motorradkollegen und Motorradkolleginnen eine Rolle (Kapitel 6.2.1).

Für die genaue Abschätzung des touristischen Beitrags müsste ein Vergleich zu einer anderen Touristengruppe herangezogen und die Stichprobengrösse erweitert werden. Insofern lassen sich die in der vorliegenden Arbeit gewonnenen Daten nicht hochrechnen. Aufgrund der Feststellung, dass Motorradreisende in erster Linie unterwegs sein möchten, ihre Haltepunkte oft spontan wählen und meist nur einen bis zwei Tage am selben Ort verweilen, würde ich den touristischen Beitrag für die Ofenpassregion geringer einschätzen als jener von Wandertouristen und Wandertouristinnen. Allerdings lassen die Aussagen von Personen aus der Gastronomie und die Ergebnisse aus der Arbeit von Rey (2011) ebenfalls die Schlussfolgerung zu, dass Motorradreisende im Tagestourismus einen nicht unerheblichen Beitrag zum Regionaleinkommen leisten. Dieser Beitrag variiert je nachdem auf welche Gästegruppe ein Gastronomie- und Hotelbetrieb ausgerichtet ist.

## 8.2 Wahrnehmung der Ofenpassregion

Die Forschungsfrage nach der Wahrnehmung des Schweizerischen Nationalparks, der Biosfera Val Müstair und der Ofenpassregion wird nachfolgend aufgegriffen. Unter anderem tragen die Ergebnisse der folgenden Unterfragen zur Beantwortung bei:

- Weshalb wird über den Ofenpass gefahren (Kapitel 6.3.1)?
- Was und wo gefällt es den Motorradreisenden am Ofenpass (Kapitel 6.3.2 und 6.3.3)?
- Wie werden der Schweizerische Nationalpark und die Biosfera Val Müstair wahrgenommen (Kapitel 6.5)?

Der Ofenpass wird wegen seiner geographischen Lage zum nahen Ausland, wie dem Südtirol und den Dolomiten, als Transitstrecke befahren. Auch als Zugangsstrasse nach Livigno ist der Ofenpass bekannt (Kapitel 6.3.1). Zudem ist die Strasse ganzjährig befahrbar und wurde in vergangenen Jahren so ausgebaut, dass es kaum noch Kurven und Streckenabschnitte hat, die nicht übersichtlich wären (Kapitel 5.1.3 und 5.1.4). Fahrtechnisch ist der Ofenpass daher einfach und auch für wenig geübte Lenker und Lenkerinnen geeignet. Die gut ausgebaute Strasse lädt sowohl zu gemütlichem als auch zu schnellem Fahren ein. Dies macht den Ofenpass nicht nur für Motorradreisende zu einem beliebten Passübergang, auch Personenwagen und Cars sind neben nicht motorisierten Personen anzutreffen (Kapitel 6.3.2).

Die Nutzung der Ofenbergstrasse als Transit ins Ausland könnte auch damit zusammenhängen, dass die Preise im Münstertal im Vergleich zum Ausland höher sind und daher erst im Ausland etwas konsumiert wird. Von Motorradreisenden werden der starke Schweizer Franken und die hohen Preise als Störfaktoren angegeben (Kapitel 6.3.2). Des Weiteren sind Motorradreisende auf ihren Touren vor allem Durchgangsreisende, wobei das Unterwegssein im Vordergrund steht. Meist sind sie nicht länger als ein oder zwei Tage am selben Ort und sie entscheiden sich, wenn sie nicht gerade in einer grösseren Gruppe unterwegs sind, spontan für Unterkunft und Haltepunkte (Kapitel 6.2.1 und 6.2.2).

Neben der Nutzung des Ofenpasses als Durchgangsstrecke wird dieser, wie zu Beginn erwähnt, als Zubringer zu den Pässen in seiner Umgebung genutzt. So steht der Ofenpass im Schatten des kurvenreichen Stilfserjochs und des teilweise mit Schotter ausgestatteten Umbrailpasses. Im Vergleich zu diesen beiden Pässen bietet der Ofenpass einen fahrtechnischen Kontrast, der von interviewten Motorradreisenden geschätzt wird (Kapitel 6.3.1). Die Bekanntheit des Stilfserjochs zeigt sich an der Reaktion einer interviewten Person, beim Blick auf die Landkarte: *„Den (zeigt auf das Stilfserjoch) wollte ich schon immer einmal fahren (...). Ich habe schon Bilder von dem gesehen, das ist absolut gestört. Es ist wahrscheinlich nicht mal*

*mehr angenehm mit dem Motorrad. Aber ich muss den Mal gefahren sein. Das ist der Stelvio?“ (Interview F).*

Abgesehen vom Fahrtechnischen und der Fahrstrecke, ist auch die Landschaft ein entscheidender Anziehungspunkt der Ofenpassregion. Die als schön und wild bezeichnete Landschaft trägt dazu bei, dass der Ofenpass gern befahren wird. Zudem ist die Landschaft abwechslungsreich, was von Motorradreisenden ebenfalls geschätzt wird. Die einmal als wild und karg und dann wieder als dicht beschriebenen Wälder mit ihrem unverwechselbaren Duft, den die interviewten und befragten Motorradreisenden an verschiedenen Stellen erwähnen, tragen zur Schönheit und Wahrnehmung der Landschaft aus Sicht von Motorradreisenden bei (Kapitel 6.3.2).

Ungeachtet des landschaftlichen Reizes, wird der Ofenpass und der Nationalpark selten als eigentliches Ziel auf Motorradreisen angefahren (Kapitel 6.5). Dennoch gibt rund ein Drittel der Befragten an, dass sie den Schweizerischen Nationalpark auch schon einmal besucht haben und rund 45% würden dies gerne einmal tun (Kapitel 6.5.1). Besonders die ausländischen Motorradtouristen und Motorradtouristinnen bilden einen Pool von potenziellen Besuchern und Besucherinnen des Nationalparks. Allerdings wird in den Interviews darauf verwiesen, dass für die Anreise das Auto oder der öffentliche Verkehr bevorzugt würden.

Der Nationalpark ist den meisten befragten und allen interviewten Motorradreisenden ein Begriff und besonders den interviewten Personen ist auch bewusst, dass sie durch ein Naturschutzgebiet fahren. Hingegen ist die Biosfera Val Müstair kaum bekannt, wird aber von einigen interviewten Motorradreisenden als sinnvoll erachtet, da Naturschutz, Wirtschaft und Soziales verbunden werden. Es gibt aber auch kritische Stimmen in Bezug auf die Zonierung und den Museumscharakter von Biosphärenreservaten (Kapitel 6.5.2).

Inwiefern das Durchqueren eines Naturschutzgebietes mit einem motorisierten Fahrzeug im Widerspruch zum Naturschutzgedanken steht, wird bei den befragten wie auch bei den interviewten Motorradreisenden kontrovers diskutiert. Der Verkehr wird in der Tendenz über den Naturschutz gestellt. Dies vor allem deshalb, weil Verkehr ökonomisch, besonders für das Münstertal, und auch bezüglich des Mobilitätsbedürfnisses des Menschen, wichtig und somit nicht wegzudenken ist. In den meisten Fällen wird angenommen, dass die Natur und der Verkehr über den Tourismus miteinander eine Symbiose eingehen können. Dennoch gibt es interviewte Motorradreisende, die ihre Bedürfnisse dem Naturschutz unterordnen und einer Sperrung der Ofenbergstrasse für den Durchgangsverkehr zustimmen würden (Kapitel 6.5.3).

### 8.3 Lärmproblem und Stereotypen

Die Verkehrssituation am Ofenpass, besonders im Hinblick auf das Lärmproblem, wird in den Kapiteln 3.2.2, 5.1.4 und 6.6.1 beschrieben. Wie die Motorradreisenden zum Thema Motorradlärm am Ofenpass stehen wird nachfolgend beantwortet.

In Besucherbefragungen vom Schweizerischen Nationalpark wird betont, dass neben anderen Faktoren vor allem der Motorradlärm als störend empfunden wird (vgl. Trachsel 2010: 63-64, Campell et al. 2007: 34). Folgendes Zitat drückt die Lärmproblematik am Ofenpass und speziell im Nationalparkgebiet treffend aus: „(...) *what is noise (unwanted sound) to one person is often tolerable or even melodious to other individuals. This principle becomes particularly problematic when there are mandates for multiple uses of natural areas*” (Mace et al. 2004: 18). Geräusche werden von verschiedenen Personen unterschiedlich beurteilt und hängen von der Erwartung ab, wie etwas klingen soll. Dasselbe Geräusch kann je nach Kontext als Lärm oder als dazugehöriger Klang betrachtet werden. Geräusche werden auch aufgrund von persönlichen Erfahrungen und Vorlieben anders wahrgenommen. In Naturschutzgebieten werden natürliche und keine technischen Geräusche erwartet. Auch am Ofenpass darf diese Erwartungshaltung in Bezug auf den Nationalpark nicht unterschätzt werden (Gespräch D). Die physikalisch messbaren Schalldruckpegel geben die subjektive Lärmwahrnehmung daher nur ungenügend wieder.

In Bezug auf den Ofenpass kann gesagt werden, dass laut Messungen der EMPA (Heutschi 2010: 8) die Schallpegelwerte für ein Erholungsgebiet von weniger als 65 dB(A), wie sie das BAFU (2011) definiert, nicht in jedem Fall eingehalten werden (Kapitel 5.1.4, 6.6.1 und 11.6). Hinzu kommt, dass der Ofenpass in einem Gebirgsraum liegt und sich Schall in diesen Räumen anders verhält und stärker ausbreiten kann als im Flachland. Nach Lercher (2005 zit. in Thudium et al. 2005: 46) sind daher spezielle Massnahmen im Gebirgsraum erforderlich, um die Lärmemissionen zu mindern (Kapitel 11.7). Des Weiteren weist die Autorenschaft der Studien von der ETH Zürich und der EMPA daraufhin, dass Motorräder im Vergleich zu Personenwagen in einem tieferen Frequenzbereich Geräusche produzieren. Diese Frequenzen werden von der Umgebung weniger gut absorbiert und sind daher besser hörbar (Heutschi 2010: 2, 16, Omlin & Brink 2010). Zudem liegt der Motor von Motorrädern offen und wird nicht durch eine Schalung gedämpft. Für den Lärmpegel sind auch die Art des Auspuffs und dessen Schalldämpfung von Bedeutung. Hierfür existieren Richtlinien (ECE-Regelungen), welche die Ausstattung mit Schalldämpfern vorschreiben. Allerdings gibt es Motorradliebhaber und Motorradliebhaberinnen, welche diese Regelungen nicht befolgen. Die Polizei führt

am Ofenpass Fahrzeugkontrollen an Motorrädern durch, um solche Verstösse zu ahnden (Gespräch A).

Abgesehen davon wird Lärm nicht nur von Besuchern und Besucherinnen des Nationalparks als störend empfunden, auch Motorradreisende geben an, dass sie sich am Lärm von Motorrädern stören. Besonders dann wenn absichtlich und unnötig Lärm produziert wird. Die interviewten Motorradreisenden empfinden es als selbstverständlich, dass in einem Naturschutzgebiet, wie dem Nationalpark, entsprechend vorsichtig und leise gefahren werden sollte (Kapitel 6.6.5). Sie vermuten aber auch, dass es unter den Motorradreisenden mehr so genannte schwarze Schafe gibt, die absichtlich Lärm produzieren. Die Mehrheit der befragten Motorradreisenden ist allerdings der Ansicht, dass Motorradreisende nicht absichtlich Lärm produzieren (Kapitel 6.6.4). Die Ursache von störendem Motorradlärm wird in einer hoctourigen Fahrweise gesehen, die je nach Geländeform nötig sein kann, aber eben auch absichtlich emittiert werden kann. Weiter gibt es Motorradreisende, die den Schalldämpfer aufbohren oder auswechseln, was ebenfalls den Effekt hat, dass das Motorrad lauter wird. Dies ist allerdings illegal und wird gebüsst (Kapitel 6.6.4).

Weshalb gewisse Motorradreisende zu solchen illegalen Änderungen greifen, kann in der vorliegenden Arbeit nur mit Vermutungen beantwortet werden. Dies vor allem deshalb, weil die interviewten Personen fast ausschliesslich der Ansicht sind, dass laute Motorräder unnötig und mit der heutigen Technik auch vermeidbar sind. Die Vermutungen zu den Gründen basieren auf den persönlichen Biographien der Motorradreisenden und den Beschreibungen der Fahrstilveränderung mit zunehmendem Alter. Als junge Motorradlenker und Motorradlenkerinnen standen die Fahrmotive Fahrspass, Grenzerfahrung, Auffallen oder auch das Dabeisein im Vordergrund. Es ist in jungen Jahren, umgangssprachlich ausgedrückt, *cool* wenn jemand laut unterwegs ist. Ein Interview, welches mit einem jungen Motorradlenker geführt wurde, lässt darauf schliessen, dass die beschriebenen Motive auch unter heutigen jungen Erwachsenen aktuell sind (Interview F). Die Fahrmotive verschieben sich, laut den interviewten Personen, mit zunehmendem Alter hin zur Motorrad-Reiselust. Neben dem Fahrspass steht so das sichere und genussvolle Fahren im Vordergrund (Kapitel 6.1.6).

Bezüglich der Fahrstilveränderung im Alter muss hinzugefügt werden, dass ein Geschlechterunterschied bestehen könnte. Denn die interviewten jungen Motorradfahrerinnen sind, im Gegensatz zu jungen Motorradfahrern, der Ansicht, dass lärmende Motorräder unnötig sind. Weiter möchte ich darauf hinweisen, dass der Motorradsound, auch unabhängig von der Fahrstilveränderung, für Motorradreisende eine wichtige Komponente sein kann. Beispielsweise

werden Motorräder der Marke Ducati als mit einem besonderen Klang ausgestattet bezeichnet (Interview F und S). Im Gegensatz dazu gelten Motorräder wie die Goldwing von Honda oder solche der Marke BMW als geräuscharm (Interview M und S). Motorengeräusche sind somit auch Marken abhängig und können zum Kaufentscheid einer bestimmten Marke beitragen.

Des Weiteren weisen interviewte und befragte Motorradreisende daraufhin, dass Motorräder in gesellschaftlichen Vorstellungen automatisch mit lauten Geräuschen in Verbindung gebracht werden. Dies zeigt folgendes Zitat: *„Man lernt es schon in der Schule: Ein Motorrad knattert. Das ist so ein Satz an den kann ich mich noch erinnern. Den haben wir in der ersten Klasse gelernt, völlig falsch natürlich, das war vielleicht vor hunderttausend Jahren einmal so“* (Interview M). Aber nicht nur Lärm wird mit Motorrädern assoziiert, auch Risiko, Gefahr und rüpelhaftes Benehmen wird, obwohl dieses Image längst überholt ist, mit Motorradreisenden in Verbindung gebracht (Kohler 2005: 139). In den Interviews nimmt die Diskriminierung von Motorradreisenden bei Fahrzeugkontrollen einen besonderen Stellenwert ein. Ich vermute daher, dass auf diesen Stereotypen der Unmut vieler Motorradreisenden gegenüber Polizeikontrollen wurzelt. Stereotypen wirken auch innerhalb der Gruppe der Motorradreisenden nach. Beispielsweise wird eine Einteilung in so genannte richtige Motorradfahrer und jene die nur aus Prestige und aufgrund einer Modeerscheinung fahren, gemacht.

#### **8.4 Fahrverhalten und Problembewusstsein**

Die Fragen nach der Wahrnehmung der Verkehrssituation, die Einschätzung des Fahrstils (Kapitel 6.6.4) und inwiefern sich Motorradreisende vorstellen können, dass sich andere Personen an Motorrädern stören (Kapitel 6.6.3), werden im Folgenden diskutiert.

Unter den interviewten Personen werden drei Fahrstilkategorien ausgemacht: defensiv, zügig und aggressiv. Alle interviewten Motorradreisenden sind der Ansicht, dass sie ihrem Fahrkönnen und dem Verkehr entsprechend angemessen fahren. Auch ein Grossteil der befragten Personen gibt an, dass sie ihren Fahrstil als angemessen bezeichnen würden. Einzig bei unvorhersehbaren Ereignissen gehen die Meinungen der interviewten Personen auseinander. Einige der Motorradreisenden räumen ein, dass sie bei solchen Ereignissen nicht mehr rechtzeitig reagieren könnten.

Bezüglich der Geschwindigkeit wird von allen interviewten Motorradreisenden gesagt, dass sie im Ausserortsbereich zu schnell unterwegs sind. *„Also Überland würde ich sagen so 100, 110 km/h liegen da schon drin“* (Interview J). Innerorts würden sich alle an die Geschwindigkeit halten (Kapitel 6.6.4). Dieses Ergebnis wird auch von Züllig (2007: 25) bestätigt. In einem Experiment stösst Znoj (2011: 130-131) auf eine mögliche Begründung und sagt, dass

Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen nicht generell Raser sind, sondern mit zunehmender Erfahrung die Impulse des Fahrenden automatisiert werden. Die Wahrnehmung unterwirft sich sozusagen der fahrerischen Routine. Die Fahrgeschwindigkeit wird dem selbsteingeschätzten fahrerischen Können und nicht dem Tempolimit angepasst (Kapitel 6.6.4).

In einer Studie von Bächli-Biètry und Ewert (2008 zit. in Walter et al. 2008: 80) wurden Motorradreisende zum Thema Motorradunfälle befragt. 60% der Motorradreisenden schätzen ihre Fahrfertigkeiten als besser ein als jene der Autofahrer, was auf eine Überschätzung der Fahrfertigkeiten der Motorradreisenden hindeuten kann. Eine Selbstüberschätzung könnte auch bei einigen in dieser Arbeit befragten und interviewten Personen vorliegen. Allerdings zeigt die Studie von Bächli-Biètry und Ewert (2008: 81) weiter, dass Motorradfahrende öfters einen fahrtechnischen Weiterbildungskurs besuchen und somit mehr Engagement in das fahrerische Können investieren.

Einige der interviewten Personen geben an, dass sie sich an langsam fahrenden Fahrzeugen sowie an grossen Motorradgruppen stören. Der Wunsch zügig und ungestört vorwärts fahren zu können kann die Motorradreisenden zu riskanten Überholmanövern verleiten. *„Also wenn ich jemanden vor mir habe, der langsam fährt, dann toleriere ich das nicht allzu lange, ich möchte möglichst schnell vorbei kommen“* (Interview F). Was allerdings unter risikohaft zu verstehen ist, wird unterschiedlich definiert. So wird vorgebracht, dass je nachdem mit welchem Fahrzeug eine Person unterwegs ist, sie eine andere Perspektive einnimmt und auch anders über Fahrgeschwindigkeit und Risikoverhalten urteilt: *„Ich finde ich bin ein vielseitiger Mensch, finde die Natur total lässig, ich sehe mich als Motorradfahrer, sowohl auch als Reiter und je nach dem nimmt man es anders wahr“* (Interview E).

Eine abschliessende Beurteilung eines angemessenen Fahrverhaltens ist somit schwierig und subjektiv. Es kann aber festgehalten werden, dass die befragten und interviewten Personen ihren Fahrstil mehrheitlich als angemessen bezeichnen, was aber nicht zwingend gesetzeskonform bedeutet (Kapitel 6.6.4).

Die befragten und interviewten Motorradreisenden sind sich mehrheitlich einig, dass sich andere Personen an Motorrädern stören können. Das Problembewusstsein zeigt sich daran, dass sich einige der interviewten Personen selbst an gewissen Fahrweisen von Motorradreisenden stören: *„Ich muss immer wieder Mal selbst den Kopf schütteln wegen Motorradfahrern, weil ich nicht so fahren würde. Da habe ich schon auch meine Mühe. Dass muss ich schon auch sagen. [...] Bei einigen muss man einfach sagen, die sind krank“* (Interview J). Besonders das risikohafte Überholen aber auch zu hohe Geschwindigkeiten sowie der absichtliche Lärm

werden von Motorradreisenden als Störfaktoren angebracht (Kapitel 6.6.3 und 6.6.4). Aber auch die kontroverse Diskussion über einen möglichen Widerspruch zwischen Naturschutz und Verkehr, zeigt, dass sich einige der interviewten Motorradreisenden mit den negativen Auswirkungen des Verkehrs auseinandersetzen (Kapitel 6.5.3).

## **8.5 Massnahmenbereitschaft und Massnahmenvorschläge**

Die Frage, inwiefern Motorradreisende zu Massnahmen bereit sind und welche Massnahmenvorschläge sie für zielgerichtet erachten, wird im Folgenden diskutiert. Die Ergebnisse zu den Massnahmenvorschlägen sind im Kapitel 6.6.6 aufgeführt.

Aus den Ergebnissen im Kapitel 6.6.5 geht hervor, dass Motorradreisende durchaus bereit sind Massnahmen zu ergreifen. Dies einerseits weil sie sich selbst vorstellen können, dass Motorräder als störend empfunden werden und andererseits wird bei der Gegenüberstellung von Naturschutz und Verkehr deutlich, dass einige Motorradreisende einen Widerspruch aufgrund von Emissionen wie Lärm und Abgase erkennen (Kapitel 8.4). Die Massnahmenvorschläge sind vielfältig: diskutiert werden polizeiliche Kontrollen, Informationen zur freiwilligen Anpassung des Fahrstils, Präventionsmassnahmen und verkehrstechnischen sowie baulichen Massnahmen (Kapitel 6.6.6).

Das Problem am Ofenpass besteht darin, dass Massnahmen nicht einfach umsetzbar sind (Kapitel 6.6.1). Die Ofenbergstrasse ist eine Durchgangsstrasse und in der Obhut des Kantons (Lozza 2009: 18). Besonders bauliche und verkehrstechnische Massnahmen bedürfen einer gesetzlichen Anpassung. Gerade verkehrstechnische Massnahmen finden aber unter den befragten Personen die grösste Zustimmung (Kapitel 6.6.6). Geschwindigkeitsreduktion, Warn tafeln aber auch ein Nachtfahrverbot werden von ihnen vorgeschlagen. Hingegen werden Fahrverbote von den interviewten Motorradreisenden kontrovers diskutiert. Die einen können sich vorstellen zu Gunsten der Natur über eine Ausweichroute zu fahren, andere wiederum wünschen keine Massnahmen, welche einzelne Fahrzeuge von der Nutzung der Ofenbergstrasse ausschliessen. Bezüglich der Sperrung von Strassen hält Corti (2000: 13) aus juristischer Sicht fest, dass im Falle der Ofenbergstrasse ein Antrag an den Bundesrat gestellt werden müsste, weil es sich um eine Durchgangsstrasse handelt. Auch Teilfahrverbote werden von Gesetzeswegen als unverhältnismässig betrachtet, weil eine Durchgangsstrasse die einzige Möglichkeit ist, das Gebiet zu durchqueren und so die zu begrenzende Fahrzeugart gänzlich ausgeschlossen wäre von dieser Möglichkeit.

In Bezug auf Geschwindigkeits- und Fahrzeugkontrollen sind sich die interviewten Personen nicht einig. Diese würden nur akzeptiert, wenn die Kontrollen an verkehrssicherheitstechnisch relevanten Orten durchgeführt werden und alle motorisierten Verkehrsteilnehmenden betreffen. Das Argument der Nicht-Diskriminierung wird, ähnlich wie beim Fahrverbot, angebracht. Zudem würden Vorwarnsysteme signalisieren, dass es in erster Linie um die Verkehrssicherheit geht, wodurch Kontrollen an Akzeptanz gewinnen würden.

Eine freiwillige Anpassung der Fahrweise wird in den Interviews, sowohl aus Gründen des Fahrspasses als auch wegen der Auffassung von vielen interviewten Motorradreisenden, dass sie bereits angemessen fahren, tendenziell verworfen. Aber es gibt auch in den Interviews Stimmen, die solchen freiwilligen Massnahmen Folge leisten würden und sich somit der Mehrzahl der Befragten im Fragebogen anschliessen (Kapitel 6.6.5). Die Erfahrung der UNESCO Biosphäre Entlebuch mit Prävention und aufklärenden Plakaten (Kapitel 11.12) zeigt, dass freiwillige Massnahmen zur Beruhigung der Verkehrssituation beitragen können, allerdings muss die Kampagne jede Saison erneut durchgeführt werden (Persönliche Kommunikation UNESCO Biosphäre Entlebuch).

Der realisierbarste Weg aus Sicht der interviewten Motorradreisenden, der im Fragebogen keine Erwähnung fand, ist jener der Prävention. Wobei mit Videoanalysen und Schallpegelmessungen gearbeitet werden könnte. Dadurch würde vor allem langfristig ein Umdenken unter Motorradreisenden angestrebt. Dieses Vorgehen wäre auch im Sinne von Schulte-Fortkamp (2010: 33-34) wie sie es in ihrem Referat an der Tagung des Verbraucherforums über Motorradlärm treffend ausdrückte: *„Es geht nicht nur um Lärmpegel, sondern auch um die Bedeutung von Geräuschen und es kann nicht nur auf der Basis von Lärm und Gesundheit verhandelt werden. Es geht um grundsätzliche Konzepte in gesellschaftlichen Kontexten, um soziales Verhalten und Akzeptationen.“* Diese Forderung setzt bei einem langfristigen Umdenken in der Gesellschaft, sowohl bei Personen, die selbst Motorrad fahren und bei solchen die es nicht tun, an.

## 9 Schlussfolgerungen und Ausblick

### 9.1 Perspektive der Motorradreisenden

Während meiner Arbeit sind mir verschiedene Menschen begegnet, von denen die meisten eine Gemeinsamkeit haben; sie fahren Motorrad. Ansonsten gibt es kaum Zusammenhänge. Es fahren, wie in den Zitaten der interviewten Personen zum Ausdruck kommt, die verschiedensten Personen Motorrad. Sie haben unterschiedliche Berufe, sind unterschiedlich alt, haben persönliche Gründe weshalb sie Motorrad fahren und stellen somit eine heterogene Touristengruppe dar. Merkmale, welche einige Motorradreisende auf sich vereinen, sind besonders in der Faszination des Motorradfahrens zu finden. So ist es die Beschleunigung, die Unmittelbarkeit und das Kurvenfahren, was Motorradreisende an ihrem Gefährt begeistert. Neben dem Fahrgefühl ist es auch das Unterwegssein, das gleichzeitige Geniessen von Landschaft und Bewegung. Obwohl Veränderungen in Technik, Strassenverkehr, Klientel und Gesellschaft stattgefunden haben, wirken Stereotypen gerade in Bezug auf Lärmemissionen und Image der Motorradreisenden, sowohl bei Motorradreisenden selbst als auch bei Personen, die nicht Motorrad fahren, bis heute nach.

Der Ofenpass ist eine beliebte Motorradstrecke, weil die Fahrstrecke schön zum Fahren ist und die Landschaft abwechslungsreich ist. Aber auch die Nutzung als Transitstrecke in Richtung Südtirol und als Zubringer zu bekannten Pässen in der Umgebung führen dazu, dass der Ofenpass von Motorradreisenden befahren wird. Mehrheitlich kennen die Motorradreisenden den Nationalpark und könnten sich auch vorstellen diesen zu besuchen, allerdings nicht mit dem Motorrad. Naturschutz und Verkehr kann nach der Meinung vieler Motorradreisenden so gestaltet werden, dass beides nebeneinander existieren kann. Ein Grossteil der Motorradreisenden ist sich aber auch bewusst, dass sich andere Personen an Motorrädern stören können und spricht sich für Massnahmen aus. Die Bereitschaft für eine Lösungsfindung zeigt sich darin, dass sich einige der interviewten Personen selbst am Motorradlärm und dem risikohafte Fahrverhalten stören. Die Frage, welche kontrovers diskutiert wird, ist jene nach der geeigneten Massnahme, mit der sich alle Beteiligten abfinden können. Wenn bauliche Massnahmen, wie ein Tunnel oder eine Dorfumfahrung nicht umsetzbar sind, dann wird es, aufgrund der heutigen Gesetzeslage, eine Kompromisslösung geben. Die meisten Motorradreisenden sind, sofern sie als Fahrzeuggruppe nicht diskriminiert werden, bereit Massnahmen zu akzeptieren, wenn die Notwendigkeit einer Massnahme einleuchtend ist und der Verkehrssicherheit dient.

## 9.2 Handlungsempfehlungen

### 9.2.1 Massnahmen aufgrund der Ergebnisse

In Bezug auf den Ofenpass werden im Folgenden mögliche Handlungsoptionen aufgeführt, die aus der Sicht von Motorradreisenden akzeptiert würden. Am meisten Zustimmung erfahren präventive Massnahmen. Diese können sowohl in der Ausbildung von Motorradreisenden ansetzen, als auch direkt vor Ort auf der Ofenbergstrasse. Auch polizeiliche Massnahmen werden befürwortet, sofern sie nicht diskriminierend sind und der Verkehrssicherheit dienen:

- Geschwindigkeitskontrollen mit Vorwarnsystem
- Informationsanzeigen mit Geschwindigkeit und Schallpegel
- Fahrzeugkontrollen mit Lärmmessung und Videoanalyse zur Sensibilisierung der Motorradreisenden
- Informationen zu den Bedürfnissen des Nationalparks und Aufforderung zu freiwilligen Massnahmen

### 9.2.2 Persönlicher Vorschlag für das weitere Vorgehen

Aufgrund der Erkenntnisse der vorliegenden Arbeit finde ich es wichtig, dass die Verkehrsprobleme am Ofenpass nicht nur in Bezug auf den Lärm, sondern auch hinsichtlich des Verkehrsaufkommens ernst genommen und angegangen werden. Ich bin der Ansicht, dass für eine langfristige Lösung mehrere Massnahmen umgesetzt werden müssen. Sowohl innerhalb der Dörfer des Münstertals als auch auf dem Gebiet des Schweizerischen Nationalparks sind Massnahmen wünschenswert. In den Dörfern könnten Geschwindigkeitskontrollen mit einem Vorwarnsystem realisiert werden. Je nach technischer Durchführbarkeit würde ich analog zur Geschwindigkeits- auch eine Schallpegelanzeige anbringen. Aber auch bauliche Massnahmen, wie eine Dorfumfahrung oder Zebrastreifen mit Trottoirs, sollten ins Auge gefasst werden (vgl. Züllig 2007). Auf dem Gebiet des Nationalparks könnten die Fahrzeuglenker und Fahrzeuglenkerinnen mit Bodenbemalungen, wie sie von einer interviewten Person vorgeschlagen werden (Kapitel 6.6.5), auf die Bedürfnisse des Nationalparks aufmerksam gemacht werden. Zusätzlich würde ich die Fahrzeugkontrollen durch die Polizei weiter führen und gleichzeitig Aufklärung bezüglich Lärm und Fahrverhalten betreiben. Dabei ist zu beachten, dass den Motorradreisenden nicht pauschal unterstellt wird, dass sie zu laut und rücksichtslos unterwegs sind. Zudem ist es wichtig auch jene Fahrer und Fahrerinnen, die rücksichtsvoll fahren zu loben. Beispielsweise könnte an diese Personen, bei einer Kontrolle ein kleines Präsent oder ein Gutschein für die lokale Gastronomie abgegeben werden. Ein mehrsprachiges Aufklärungsteam, welches nicht zwingend aus Polizeifachleuten bestehen muss, könnte eine

Aufklärungskampagne für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen lancieren. Ich denke dabei an die erwähnten Videoanalysen (sofern diese rechtlich legal sind) und an Aufklärungsgespräche für eine ausgedehntere Rücksichtnahme im Strassenverkehr (Kapitel 6.6.6).

### **9.3 Weitere Forschung**

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit vielfältigen und unterschiedlichen Themen und kann zu jedem Thema nur einen Hinweis auf mögliche Meinungen und Kontroversen geben. Weitere Forschung kann auf diesen Ergebnissen aufbauen und diese vertieft ausführen.

Beispielsweise wären weitere Studien zur Vertiefung der Frage nach dem touristischen Beitrag der Motorradreisenden sinnvoll, um abschätzen zu können, wie wichtig diese Touristengruppe für das Regionaleinkommen ist. Bezüglich der Lenkung des Motorradtourismus wäre es aufschlussreich bei der Arbeit von Rey (2011) anzusetzen und vertieft zu analysieren, welche Angebote Motorradreisende schätzen.

Bereits im Alpenzustandsbericht (Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2007: 102) wird erwähnt, dass es kaum Daten zu Lärmemissionen und dem subjektiven Störimpfinden von Personen gibt. Bezüglich Lärmemissionen von Motorrädern wäre auch eine Diskursanalyse sinnvoll, welche klären würde, weshalb Motorradgeräusche als besonders störend empfunden werden.

## 10 Literatur

### 10.1 Bücher und Journals

- Aecherli, Willy (2004): Umweltbelastung Lärm. Verlag Rüegger, Zürich und Chur.
- Achermann, Thomas (2009): Mobilitätsstrategien für die UNESCO Biosphäre Entlebuch. Masterarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich.
- Alkemeyer, Thomas (2004): Mensch-Maschinen mit zwei Rädern. (Praxis-)Soziologische Betrachtungen zur Aussöhnung von Körper, Technik und Umgebung. In: SportZeiten, Jg. 4, Heft 3. S. 27-40.
- Bächli-Biètry, Jacqueline & Ewert, Uwe (2008): Verhalten, Einstellungen und Unfallerrfahrung von Motorradfahrern. bfu-Report Nr. 59, Beratungsstelle für Unfall (BFU), Bern.
- Bätzing, Werner (1998): Verkehr in den Alpen mehr als nur Transitverkehr. In: Praxis Geographie, Vol. 48, Nr. 2. S. 33.
- Birkenfeld, Herbert (2002): Wider den Verkehrsinfarkt, Der alpine Verkehr auf dem Prüfstand. In: Geographie heute, Vol. 23, Nr. 203. S. 26-29.
- Bruns, Steffan (2010): Alpenpässe, Geschichte der alpinen Passübergänge. Band 3 vom Inn zum Gardasee. L. Staackmann Verlag KG, Linden-Dietramszell.
- Bundesamt für Statistik (BFS) (2010a): 11 Mobilität und Verkehr 2010. In: Statistik Schweiz, Bundesamt für Statistik (Hrsg.), Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik (BFS) (2010b): 11 Mobilität und Verkehr 2010. Taschenstatistik 2010, Bundesamt für Statistik (Hrsg.), Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik (BFS) und Bundesamt für Umwelt (BAFU) (2011): 02 Raum und Umwelt, Umweltstatistik Schweiz in der Tasche 2011. In: Statistik der Schweiz, Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Umwelt (Hrsg.), Neuchâtel.
- Bundesamt für Umwelt (BAFU) (2009): Lärmbelastung in der Schweiz, Ergebnisse des nationalen Lärmmonitorings SonBase. Umwelt-Zustand Nr. 0907. Bundesamt für Umwelt (Hrsg.), Bern.
- Bühner, Markus (2006): Einführung in die Test- und Fragebogenkonstruktion. 2. Auflage, Pearson Studium, München.
- Campell, Seraina; Vogler, Heidi; Lafranchi, Veronica; Bollier, Regula & Filli, Flurin (2007): Besucherbefragung 2007 Schlussbericht, Zernez.
- Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA) (1994): Der Strassen- und Schienenverkehr im Alpenraum, Verkehrsaufkommen und Auswirkungen auf die Um-

- welt. Vortrag von R. Gruber. In: Verkehr in den Alpen, Mehr als nur Transit. Referate anlässlich der CIPRA-Jahresfachtagung Belluno (I), 6.-8. Oktober 1994, Vaduz. S. 13-29.
- Corti, Thierry (2000): Reduktion und Lenkung des touristischen Motorfahrzeugverkehrs – Instrumente und rechtliche Rahmenbedingungen. Semesterarbeit an der Eidgenössischen Technischen Hochschule ETH Zürich.
- Cullinane, Sharon & Cullinane, Kevin (1999): Attitudes towards traffic problems and public transport in the Dartmoor and Lake District National Parks. In: Journal of Transport Geography, Vol. 7, Nr. 1. S. 79-87.
- Cullinane, Sharon (1997): Traffic management in Britain's national parks. In: Transport Reviews, Vol. 17, Nr. 3. S. 267-279.
- Fabrikant, Sara & Heye, Corinna (2008): Zusammenhänge in kategorialen Daten entdecken: Chi-Unabhängigkeitstest. Vorlesungsunterlagen der Vorlesung GEO 216 Statistik in der Geographie, HS 2008. Geographisches Institut der Universität Zürich.
- Fasser, Tanja (2008): „Biosfera Val Müstair-Nationalpark“. Selbständige Arbeit an der Kaufmännischen Berufsschule Oberengadin.
- Fend, Christian (2010): Abschlussbericht Motorradlärm-Untersuchung, ACB-0610-4763/10. Im Auftrag von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW). ACCON GmbH, Greifenberg.
- Flick, Uwe (2009): Qualitative Sozialforschung, Eine Einführung. 2. Auflage, Rowohlt's Enzyklopädie im Rowohlt's Taschenbuch Verlag, Reinbeck bei Hamburg.
- Friedrichs, Jürgen (1980): Methoden empirischer Sozialforschung. Westdeutscher Verlag GmbH, Opladen.
- Fromhold-Eisebith, Martina (2007): Konfliktfeld Alpentransit, Grenzen der Verkehrsentwicklung am Beispiel Österreichs und der Schweiz. In: Geographische Rundschau, Vol. 59, Nr. 5. S. 36-42.
- Gabriel, Bernd (1980): Die Auswirkungen verkehrsregelnder und verkehrsbeeinflussender Massnahmen auf die Lärmemissionen des Strassenverkehrs. Bundesministerium für Bauten und Technik, Strassenforschung, Heft 143, Wien.
- Geser, Rudolf (1995): Die schönsten Alpenpässe mit dem Motorrad. Ludwig Freizeitführer, München.
- Helfferich, Cornelia (2009): Die Qualität qualitativer Daten. Manuel für die Durchführung qualitativer Interviews. 3. Auflage, Lehrbuch, Wiesbaden.

- Heutschi, Kurt (2010): Untersuchungsbericht Nr. 455'585, int. 511.2471 mit dem Auftrag: Ermittlung der durch Motorräder verursachten akustischen Immissionen im Nationalpark. EMPA, Abteilung Akustik und Lärminderung, Dübendorf.
- Holding, David M. & Kreutner, Martin (1998): Chieiving a balance between "carrots" and "sticks" for traffic in National Parks: the Bayerischer Wald project. In: Transport Policy, Vol. 5, Nr. 3. S. 175-183.
- Kanton Graubünden (2009): Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV) 807.110. Erlassen am 20.12.2005.
- Kanton Graubünden (2011a): Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG) 807.100. Erlassen am 01.09.2005.
- Kariel, Herbert G. (1990): Factors affecting response to noise in outdoor recreational environments. In: The Canadian Geographer, Vol. 34, Nr. 2. S. 142-149.
- Karthäuser, Johanna M. (2009): Die Biosfera Val Müstair-Parc Naziunal: Zur Akzeptanz des geplanten UNESCO Biosphärenreservats. In: Mose I. (Hrsg.): Wahrnehmung und Akzeptanz von Grossschutzgebieten. BIS-Verlag der Carl von Ossietzky Universität, Oldenburg. S. 83-108.
- Kohler, Thomas (2005): Motorradfahren in der Schweiz Band 1 1895-1930. Verein Freunde alter Motorräder Schweiz (Hrsg.), Meier Buchverlag, Schaffhausen.
- Kohler, Thomas (2007): Motorradfahren in der Schweiz Band 2 1930-1959. Verein Freunde alter Motorräder Schweiz (Hrsg.), Meier Buchverlag, Schaffhausen.
- Kunz, Urs (2000): Tourismus in der Region Engadin-Münstertal, Entwicklung, aktueller Stand und Zukunftsperspektiven von Angebot und Nachfrage unter Berücksichtigung von lokalen und regionalen Unterschieden. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich.
- Kurze, Ulrich J. (2001): Lärm im Alpenraum durch Strassen- und Schienenverkehr. Bericht Nr. 48674 erstellt im Auftrag der Alpen-Initiative, Müller BBM. o.O.
- Kupper, Patrick (2012): Wildnis schaffen, Eine transnationale Geschichte des Schweizerischen Nationalparks. Haupt Verlag, Bern.
- Küpfer, Irene (2000): Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Nationalparktourismus untersucht am Beispiel des Schweizerischen Nationalparks. Dissertation am Geographischen Institut der Universität Zürich.
- Küpfer, Irene & Elsasser, Hans (2001): Tourismus im Schweizerischen Nationalpark – Eine Chance für die Region? In: Tourism Review, Vol. 56, Nr. 1+2. S. 48-50.

- Laely, Nina (2011): Wie profitieren Gemeinden von Schutzgebieten? Eine Untersuchung im Gebiet um den Schweizerischen Nationalpark und die UNESCO Biosphäre Val Müstair-Parc Naziunal. Masterarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich.
- Lozza, Hans (2009): Nutzungsdruck im Schweizerischen Nationalpark. In: Collage, Zeitschrift für Planung, Umwelt und Städtebau, Heft 2. S. 15-18.
- Mace, Britton L.; Bell, Paul A. & Loomis, Ross J. (2004): Visibility and Natural Quiet in National Parks and Wilderness Areas: Psychological Considerations. In: Environment and Behavior, Vol. 36, Nr. 5. S. 5-31.
- Matos-Wasem, Rafael (2006): Reisemobilität und Nachhaltigkeit in den Schweizer Alpen. In: Forum Raumentwicklung: Tourismus im Alpenraum, Chancen und Risiken eines bedeutenden Schweizer Wirtschaftssektors im Umbruch, Jg. 34, Nr. 2. Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Hrsg.), Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bern. S. 13-15.
- McDonald-Walker, Suzanne (2000): Bikers, Culture, Politics and Power. Berg, Oxford.
- Meier, Martina (2010): Die Einstellung der Lokalbevölkerung zum Schweizerischen Nationalpark. Masterarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich.
- Miller, Nicholas P. (2008): US National Parks and management of park soundscapes: A review. In: Applied Acoustics, Vol. 69, Nr. 2. S. 77-92.
- Mose, Ingo (2004): Tourismus und Schutzgebietsplanung – Erfahrungen aus dem Nationalpark Hohe Tauern. In: Tourismus Journal, Jg. 8, Heft 2. S. 211-222.
- Omlin, Sarah & Brink, Mark (2010): Lärmstudie Nationalpark, Ergebnisse der Besucherbefragung August 2010. D-MTEC Public and Organizational Health, Eidgenössische Technische Hochschule ETH Zürich.
- Patton, Michael Q. (1990): Qualitative evaluation and research methods. Beverly Hills CA, Sage. S. 169-186.
- Pirsig, Robert M. (2003): Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten, Ein Versuch über Werte. 28. Auflage, Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main.
- Post, Telefon und Telegrafie (PTT) (1955): Ofenpass: Val Müstair, Umbrail, Stelvio, Merano, Bolzano. Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung, Schweizerische Alpenposten (Hrsg.), Bern.
- Rey, Vanessa (2011): Motorradtourismus in den Schweizer Alpen. Diplomarbeit an der Höheren Fachschule für Tourismus (HFT) Luzern.
- Rudolf, Matthias & Kuhlisch, Wiltrud (2008): Eine Einführung für Biowissenschaftler. Pearson Studium, München. S. 150-154.

- Ruffini, Flavio V.; Lange, Sandra & Klammsteiner, Ulrich (2007): Verkehr durch die Alpen, Entwicklungen, Auswirkungen, Perspektiven. MONITRAF (Hrsg.), Haupt Verlag, Bern, Stuttgart und Wien.
- Schmidt, Christiane (2007): Analyse von Leitfadeninterviews. In: Flick, Uwe; Kardorff, Ernst von; Steinke, Ines (Hrsg.) (2007): Qualitative Forschung, Ein Handbuch. 5. Auflage, Rowohlt's Enzyklopädie im Rowohlt's Taschenbuch Verlag, Reinbeck bei Hamburg. S. 447-456.
- Shapiro, Samuel & Wilk, Martin (1965): An analysis of variance test for normality (complete samples). In: Biometrika, Vol. 52, Nr. 3 / 4. S. 591-611.
- Staffelbach, Heinz (2008): Die schönsten Passwanderungen in den Schweizer Alpen. AT Verlag Baden und München.
- Stan, Cornel (2003): Das Motorrad aus der Forschungsperspektive. In: E. Steinmetz (Hrsg.) Essen, Entwicklungstendenzen im Motorradbaum, Haus der Technik Fachbuch Band 28. Expert Verlag, Renningen.
- Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (2007): Alpensignale – Sonderserie 1, Verkehr und Mobilität in den Alpen. Alpenzustandsbericht, Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (Hrsg.), Innsbruck.
- Steiger, Christian (1993): Die Bedeutung des Schweizerischen Nationalparks als Arbeit- und Auftraggeber für die Region Unterengadin/Münstertal. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich.
- Stotter, Philip (2008): Männliche Identitätskonstruktionen in der Postmoderne am Fallbeispiel von Motorrad-Rockern, Identitätsarbeit am Weg zur gelingenden Identität. Diplomarbeit an der Fakultät für Sozialwissenschaften der Universität Wien.
- Teoh, Eric R. & Campbell, Marvin (2010): Role of motorcycle type in fatal motorcycle crashes. In: Journal of Safety Research, Vol. 41, Nr. 6. S. 507-512.
- Thudium, Jürg; Grimm, Simon & Schumacher Ewa (2005): Zur Luft- und Lärmsituation in den Alpentransittälern von Fréjus, Montblanc, Gotthard und Brenner. MONITRAF Work Package 5. Bericht des externen Experten. Oekoscience AG, Chur.
- Topp, Hartmut H. (1995): A critical review of current illusions in traffic management and control. In: Transport Policy, Vol. 2, Nr. 1. S. 33-42.
- Trachsel, Alice (2010): Wahrnehmung und Bedürfnisse der älteren Besucherinnen und Besuchern des Schweizerischen Nationalparks, Eine qualitative Studie über das Segment der Wandertouristen ab 55 Jahren. Masterarbeit am Geographischen Institut der Universität Zürich.

- Van Audenhove, Manuela (2007): Biosfera Val Müstair-Parc Naziunal: Der regionale Naturpark von nationaler Bedeutung und sein Potenzial zur Konsolidierung eines peripheren Raums. Seminararbeit an der Universität St. Gallen.
- Walter, Esther; Cavegn, Mario; Scaramzza, Gianantonio; Niemann, Steffen & Bächli-Biètry, Jacqueline (2009): Motorradverkehr. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 5, Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bubenberg Druck- und Verlags AG, Bern.
- Witzel, Andreas (1985): Das problemzentrierte Interview. In: Jüttemann, G. (Hrsg.): Qualitative Forschung in der Psychologie. Grundfragen, Verfahrensweisen, Anwendungsfelder. Weinheim und Basel, Beltz. S. 227-256.
- Würzberg, Gerd (1985): Rocker, Hexen, Kamikazes, Geschichten aus dem Motorrad-Alltag. Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbek bei Hamburg.
- Znoj, Hansjörg (2011): Die Psychologie des Motorrads, Zur Wechselwirkung von Mensch und Maschine. 1. Auflage, Verlag Hans Huber, Bern.
- Züllig, Carla (2007): Verkehr in der Biosfera Val Müstair-Parc Naziunal – Analyse und Handlungsempfehlungen. Diplomarbeit an der Hochschule für Wirtschaft HSW Luzern.
- o.V. (2010): Modernes Biosphärenreservat. In: Cratschla, Nationalparkzeitschrift, Nr. 2. S. 26.

## 10.2 Internetquellen

- Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) (2012): Reducing the Traffic Noise Level. URL: <[http://www.acem.eu/media/d\\_StrivingagainstTrafficNoise\\_04469.pdf](http://www.acem.eu/media/d_StrivingagainstTrafficNoise_04469.pdf)> Zugriff: 02.02.2012.
- Biosfera Val Müstair (N.N.): Zonierung. URL: <<http://www.biosfera.ch/Zonen.pdf>> Zugriff: 19.04.2012.
- Bundesamt für Statistik (BFS) (2011): Strassenfahrzeuge in der Schweiz – Bestand. URL: <[http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge\\_strasse/bestand.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge_strasse/bestand.html)> Zugriff: 01.02.2012.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2011): Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung, Monats- und Jahresergebnisse. URL: <<http://www.astra.admin.ch/verkehrsdaten/00299/00301/00359/02921/index.html?lang=de>> Zugriff: 31.01.2012.
- Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Bundesamt für Statistik (BFS) (2011): Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung, Fachbereich 11 Mobilität und Verkehr. URL: <<http://www.portal-stat.admin.ch/sasvz/files/de/01-GR.xml>> Zugriff: 31.01.2012.
- Bundesamt für Umwelt (BAFU) (2011): Belastungsgrenzwerte für Lärm. URL: <<http://www.bafu.admin.ch/laerm/10312/10995/index.html?lang=de>> Zugriff: 31.01.2012.

- Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA) (2009): Sensible Regionen Alpen – Herausforderung für die «Eurovignette III», Zahlen Fakten Bewertungen. Schaan (FL). URL: <[http://www.cipra.org/pdfs/673\\_de/](http://www.cipra.org/pdfs/673_de/)> Zugriff: 11.04.2012.
- Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS) (2011): Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften, Berlin. URL: <<http://www.dwds.de/?kompakt=1&qu=Sozius>> Zugriff: 17.01.2012.
- Exchange Rates UK (2012): Euro (EUR) auf Schweizer Franken (CHF) Wechselkurs Geschichte. URL: <<http://de.exchangerates.org.uk/historischen/EUR-CHF.html>> Zugriff: 17.01.2012.
- Geodatendrehscheibe Graubünden (2011): GeoGR Viewer URL: <[http://geogr.mapserver.ch/frame.php?site=geogr\\_v2&lang=de&group=public&resol=2](http://geogr.mapserver.ch/frame.php?site=geogr_v2&lang=de&group=public&resol=2)> Zugriff: 31.08.2011.
- Kanton Graubünden (2012): Innovative Verkehrsverbindungen, Engadin-Vinschgau-Bahn. URL: <<http://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/ds/projekte/nvv/Seiten/Engadin-Vinschgau-Bahn.aspx>> Zugriff: 23.01.2012.
- Kanton Graubünden (2011b): Statistik Zernez und Val Müstair. URL: <<http://www.statistik.gr.ch/geoclip/>> Zugriff: 28.08.2011.
- Lechner, Christoph & Lercher, Peter (2010): Action plan against motor bike noise – an alpine case study. Internoise 2010, Lisbon. URL: <[http://www.i-med.ac.at/sozialmedizin/documents/Internoise\\_Lechner\\_Lercher\\_2010\\_final.pdf](http://www.i-med.ac.at/sozialmedizin/documents/Internoise_Lechner_Lercher_2010_final.pdf)> Zugriff: 02.02.2012.
- Lercher, Peter & Sölder, Martin (2009): Exposure by motorbike noise in alpine residential areas – a case study in public health risk assessment. Euronoise 2009, Institute of Acoustics on behalf of the EEA, Edinburgh. URL: <[http://www.i-med.ac.at/sozialmedizin/documents/EN09\\_66\\_Lercher.pdf](http://www.i-med.ac.at/sozialmedizin/documents/EN09_66_Lercher.pdf)> Zugriff: 02.02.2012.
- Menges, Heinrich (2010): Zusammenfassung Motorradlärm-Untersuchung. Referat am 22.12.2010, Landesanstalt für Umwelt Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg LUBW. URL: <[http://www.i-med.ac.at/sozialmedizin/documents/Zusammenfassung\\_Motorradlaerm\\_2010.pdf](http://www.i-med.ac.at/sozialmedizin/documents/Zusammenfassung_Motorradlaerm_2010.pdf)> Zugriff: 02.02.2012.
- National Geographic Society (2012): Map Maker Interactive. URL: <[http://education.nationalgeographic.com/education/mapping/interactive-map/?ar\\_a=1](http://education.nationalgeographic.com/education/mapping/interactive-map/?ar_a=1)> Zugriff: 15.01.2012.
- Schulte-Fortkamp, Brigitte (2010): Motorradlärm. Vortrag am 26.04.2010, Verbraucherforum Motorradlärm, Berlin. URL: <<http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/veranstaltungen/motorradlaerm/schulte-fortkamp.pdf>> Zugriff: 02.02.2012.

- Schweizerische Fachstelle für Zweiradfragen (SFZ) (2010): Die feminine Lust auf Töff! Medienmitteilung vom 12.02.2010. URL: <<http://www.motosuisse.ch/de/media/36389.html>> Zugriff: 27.03.2012.
- Schweizerischer Nationalpark (2010): Medienmitteilung 17.09.10, UNESCO Biosphärenreservat Val Müstair-Parc Naziunal: Auflagen erfüllbar. URL: <<http://www.nationalpark.ch/go/de/about/mediencorner/medienmitteilungen/medienmitteilungen-2010/unesco-biosphaerenreservat-val-muestair-parc-naziunal-auflagen-erfuellbar/>> Zugriff: 24.01.2012.
- Schweizerischer Nationalpark (2012a): Schutzbestimmungen, Nationalparkordnung URL: <<http://www.nationalpark.ch/go/de/besuchen/wandern/schutzbestimmungen/?keywords=Regeln>> Zugriff: 24.01.2012.
- Schweizerischer Nationalpark (2012b): Anreise. URL: <<http://www.nationalpark.ch/go/de/besuchen/anreise/>> Zugriff: 18.04.2012.
- Umweltbundesamt Desslau-Rossau (2010): Vortragsreihe Verbraucherforum Motorradlärm, 26.04.2010, Berlin. Zusammenfassung. URL: <<http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/veranstaltungen/motorradlaerm.htm>> Zugriff: 02.02.2012.
- Vos, Joos (2006): Noise annoyance caused by mopeds and other traffic sources. Internoise 2006. I-INCE-USA, Honolulu. URL: <[http://www.vosanr.com/images/stories/downloads/vos\\_internoise2006\\_589.pdf](http://www.vosanr.com/images/stories/downloads/vos_internoise2006_589.pdf)> Zugriff: 02.02.2012.
- Wikipedia die freie Enzyklopädie (2012): Gebirgspass. URL: <<http://de.wikipedia.org/wiki/Gebirgspass>> Zugriff: 28.03.2012.
- Witzel, Andreas (2000). Das problemzentrierte Interview / The Problem-Centered Interview. In: Forum Qualitative Sozialforschung/Forum Qualitative Social Research (Online Journal). URL: <<http://nbnresolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0001228>> Zugriff: 23.10.2011.

# 11 Anhang

In diesem Kapitel finden sich neben dem Interview- und Beobachtungsverzeichnis, ergänzende Tabellen, Grafiken, der Fragebogen und der Leitfaden für die Interviews sowie Übersichten zu den Auswertungskategorien, das erarbeitete Mindmap als auch ein Plakat zur Motorradlärnkampagne der UNSECO Biosphäre Entlebuch und ein Foto des persönlichen Motorrads.

## 11.1 Interview- und Beobachtungsverzeichnis

Gespräche im Rahmen der teilnehmenden Beobachtung:

Gespräch A	Gespräch E
Gespräch B	Gespräch F
Gespräch C	Gespräch G
Gespräch D	Persönliche Kommunikation UNESCO Biosphäre Entlebuch

Interviews mit Personen aus der lokalen Gastronomie:

Interview A	Interview C
Interview B	Interview D

Interviews mit Motorradreisenden:

Interview E	Interview M
Interview F	Interview N
Interview G	Interview O
Interview H	Interview P
Interview I	Interview Q
Interview J	Interview R
Interview K	Interview S
Interview L	Interview T

## 11.2 Fragebogen



Masterarbeit in Geographie  
von Andrea Jauss



### Liebe Motorradfans

Einsendeschluss 18.09.2011

Dieser Fragebogen ist Teil meiner Masterarbeit über die **Wahrnehmung des Ofenpasses und des Schweizerischen Nationalparks aus Sicht der Motorradreisenden** am Geographischen Institut der Universität Zürich in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Nationalpark.

Einerseits soll mit dieser Umfrage der Beitrag der Motorradreisenden zum Tourismus am Ofenpass und in der Nationalparkregion abgebildet werden. Andererseits bin ich an der Wahrnehmung der Ofenpassregion aus Sicht der Motorradreisenden interessiert. Darf ich Sie bitten die Fragen zu beantworten. Wenn keine der Antwortmöglichkeiten zutrifft, so lassen Sie die betreffende Frage einfach leer. Alle Antworten werden anonym ausgewertet.

**9 min** benötigen Sie ungefähr um diesen **Fragebogen** auszufüllen. **Vielen Dank**, dass Sie meine Masterarbeit mit ihrer Einschätzung unterstützen.

Sie finden den gleichen Fragebogen auch im **Internet**:  
<https://www.surveymonkey.com/s/deut3>

#### A) Motorradtouren über den Ofenpass

##### 1) Haben Sie einen Lieblingspass zum Motorradfahren?

Ja  Nein

Falls ja, welcher? .....

##### 2) Sind Sie meistens FahrerIn oder Sozia bzw. Sozios (BeifahrerIn)?

FahrerIn ohne Sozia/Sozios  FahrerIn mit Sozia/Sozios  Sozia/Sozios

##### 3) Warum fahren Sie über den Ofenpass? (Mehrfachantwort möglich)

Ich mache Ferien in dieser Region  Ich besuche den Schweizerischen Nationalpark  
 Der Ofenpass ist für mich eine Transitstrecke  Der Ofenpass ist Teil meines Arbeitswegs  
 Weil es hier schöne Motorradausflugsrouten gibt  Anderer Grund: .....



Masterarbeit in Geographie  
von Andrea Jauss



#### 4) Wo haben Sie sich über die Route zum und über den Ofenpass informiert? (Mehrfachantwort möglich)

Motorradseiten im Internet  Internetseite des Nationalparks  Ich kenne die Route aus eigener Erfahrung  
 Bei anderen Personen  Mit einer Karte  .....

#### 5) Was für eine Tour haben Sie unternommen, als Sie das letzte / dieses Mal über den Ofenpass fuhren?

eintägige Motorradtour  mehrtägige Motorradtour

<p style="text-align: center;">↓</p> <p>6) Startortschaft</p> <p>.....</p> <p>Über welche Pässe / Ortschaften fahren Sie?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Zielortschaft</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">↓</p> <p>7) Startortschaft</p> <p>.....</p> <p>Über welche Pässe / Ortschaften fahren Sie auf ihrer <b>ganzen</b> Tour?</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Zielortschaft</p> <p>.....</p>
--	---

#### 8) Was gefällt Ihnen am Ofenpass? (Mehrfachantwort möglich)

Landschaft / Aussicht  Tiere / Pflanzen  Fahrstrecke  
 Restaurant / Hotel / Camping  Anderes: .....

#### 9) Stört Sie etwas?

Ja  Nein

Falls ja, was stört Sie? .....



**10) Wo gefällt es Ihnen in der Ofenpassregion am besten? (Mehrfachantwort möglich)**

- |   |                                      |   |
|---|--------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Scuol (Schuls)             | <input type="checkbox"/> Lavin       | <input type="checkbox"/> Zerne                |
| <input type="checkbox"/> Ofenpass Passhöhe          | <input type="checkbox"/> Tschier     | <input type="checkbox"/> Fuldera              |
| <input type="checkbox"/> Santa Maria                | <input type="checkbox"/> Livigno     | <input type="checkbox"/> Südtirol             |
| <input type="checkbox"/> Müstair                    | <input type="checkbox"/> Umbrailpass | <input type="checkbox"/> Stilfser Joch        |
| <input type="checkbox"/> Guarda                     | <input type="checkbox"/> Überall     | <input type="checkbox"/> Mir gefällt es nicht |
| <input type="checkbox"/> Anderer Ort: Welcher?..... |                                      |   |

**B) Finanzielle Ausgaben**

**11) Geben Sie in der Ofenpassregion (zwischen Zerne und Müstair) Geld aus?**

- Ja  Nein → weiter bei Frage 15)

**12) Falls ja, bitte schätzen Sie ihre finanziellen Ausgaben:**

- Währung:  Schweizer Franken  Euro

**13/14) Für Benzin / Kraftstoffe:** Betrag: ..... pro Motorrad

**Für Verpflegung und Getränke:**

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Frühstück              | Betrag: ..... pro Person |
| <input type="checkbox"/> Mittagessen            | Betrag: ..... pro Person |
| <input type="checkbox"/> Abendessen             | Betrag: ..... pro Person |
| <input type="checkbox"/> Zwischenverpflegung    | Betrag: ..... pro Person |
| <input type="checkbox"/> Ich kaufe nur Getränke | Betrag: ..... pro Person |



**Für Unterkunft:**

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Hotel  | Betrag: ..... pro Person |
| Ort und Name des Hotels: .....  |                          |
| <input type="checkbox"/> Jugendherberge   | Betrag: ..... pro Person |
| Ort und Name der Jugendherberge.....  |                          |
| <input type="checkbox"/> Camping  | Betrag: ..... pro Person |
| Ort und Name des Campingplatzes: .....  |                          |
| <input type="checkbox"/> Ferienwohnung (gemietet)   | Betrag: ..... pro Person |
| <input type="checkbox"/> Ich habe eine eigene Ferienwohnung / Wohnung in der Ofenpassregion |                          |
| <input type="checkbox"/> Andere Unterkunft  | Betrag: ..... pro Person |

**C) Schweizerischer Nationalpark**

**15) Welche der folgenden Aussagen trifft auf Sie zu?**

- Ich habe den Schweizerischen Nationalpark noch nie besucht und werde ihn voraussichtlich auch in Zukunft nicht besuchen. → weiter bei Frage 17)
- Ich habe den Schweizerischen Nationalpark noch nie besucht, würde ihn aber gerne einmal besuchen.
- Ich habe den Schweizerischen Nationalpark schon einmal besucht.

**16) Was haben Sie im Schweizerischen Nationalpark unternommen bzw. was würden Sie gerne unternehmen? (Mehrfachantwort möglich)**

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Angebote des Nationalparks nutzen (Exkursionen, Open-Air Kino, Vorträge...) | <input type="checkbox"/> Wandern                    |
| <input type="checkbox"/> Anderes:.....   | <input type="checkbox"/> Velofahren / Mountainbiken |

**17) Können Sie sich vorstellen, dass andere Personen sich an Motorrädern stören?**

- Ja  Nein

Falls ja, weshalb? .....

Motorradreisende am Ofenpass


**Universität Zürich**  
 Masterarbeit in Geographie von Andrea Jauss  


---

**18) Welche der folgenden Massnahmen würden Sie befürworten um Lärmemissionen zu reduzieren?** (Mehrfachantwort möglich)

An speziell gekennzeichneten Stellen würde ich freiwillig mein **Tempo drosseln** (z. B. Auf der Passhöhe, bei unübersichtlichen Kurven...)

An speziell gekennzeichneten Stellen würde ich freiwillig mit **niedriger Umdrehungszahl** fahren

Eigener Vorschlag: .....  
 .....

Ich fahre bereits angemessen  
 Ich würde mich in meinem Fahrstil nicht einschränken lassen

**19) Wie stehen Sie zu folgenden Behauptungen?**

	trifft gar nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft voll und ganz zu	keine Meinung
Der Naturschutzgedanke des Nationalparks steht im Widerspruch zum Verkehr	<input type="checkbox"/>				
Es sollte noch mehr Nationalparks in der Schweiz geben	<input type="checkbox"/>				
Der Naturschutz wird im Nationalpark übertrieben	<input type="checkbox"/>				
Die Einheimischen der Nationalparkregion profitieren vom Motorradtourismus	<input type="checkbox"/>				
Motorradreisende werden von Naturfreunden als Feindbild angesehen	<input type="checkbox"/>				
Die gegenseitige Toleranz der Verkehrsteilnehmer hat auf Passfahrten abgenommen	<input type="checkbox"/>				
Motorradreisende verursachen absichtlich viel Lärm	<input type="checkbox"/>				
Ich fühle mich am wohlsten in Restaurants, die sich als motorradfahrerfreundlich bezeichnen	<input type="checkbox"/>				

Abb. 66 Fragebogen sechs Seiten (eigene Darstellung)


**Universität Zürich**  
 Masterarbeit in Geographie von Andrea Jauss  


---

**D) Demographische Informationen**

**20) In welchem Land haben Sie ihren Wohnsitz?**

Schweiz                       Italien                       Deutschland  
 Österreich                       Frankreich                       Fürstentum Liechtenstein  
 Niederlande                       Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland  
 .....

**21) Welches ist die Postleitzahl Ihres Wohnortes?** .....

**22) Jahrgang:** .....

**23) Geschlecht:**                       Weiblich                       Männlich

**24) Welchen Motorradtyp fahren Sie?**

Marke: .....                      Typ: .....

**25) Ich bin an den Resultaten dieser Befragung interessiert und möchte nach Abschluss der Auswertung einmalig weitere Informationen erhalten:**

e-mail: .....

**26) Kommentar:** .....

.....

**Herzlichen Dank fürs Ausfüllen**  
**Andrea Jauss**  
**andrea.jauss@access.uzh.ch**

### 11.3 Flyer

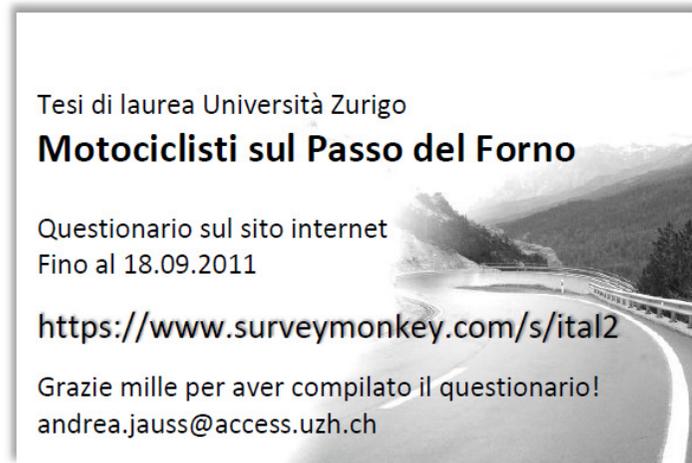
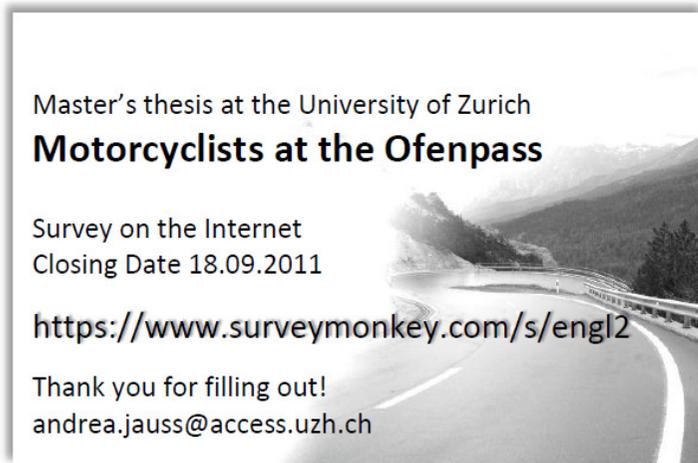
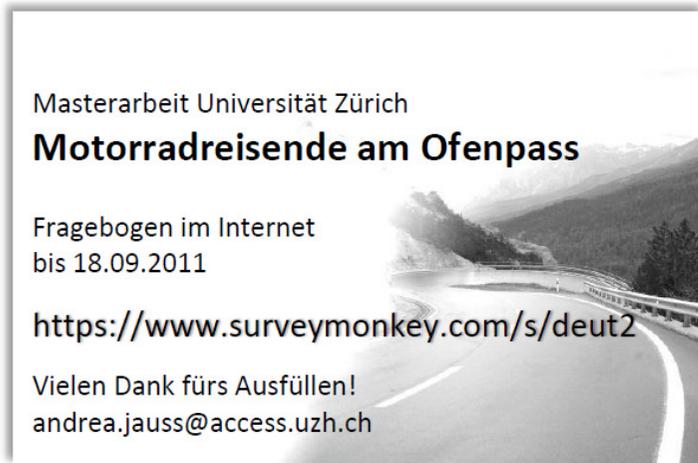


Abb. 67 Flyer in vier Sprachen (eigene Darstellung)

## 11.4 Interview-Leitfaden

Leitfadeninterview			
Themenfeld	Offene Frage	Mögliche Vertiefung	Forschungsinteresse
Einstieg: Wer sind die Motorradreisenden?	Fahrer und Fahrerinnen: Warum fahren Sie Motorrad?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Warum haben Sie mit dem Motorradfahren angefangen?</li> <li>- Was bedeutet Motorradfahren für Sie? Was ist Speziell daran?</li> <li>- Was ist speziell an Passfahrten?</li> <li>- Was bedeutet das Passfahren für sie?</li> <li>- Wie viele Pässe fahren Sie an einem Tag?</li> <li>- Wie hat sich das Motorradfahren verändert seit Sie dabei sind?</li> <li>- Wie würden Sie ihren Fahrstil beschreiben?</li> <li>- Fahren Sie auch mal zu schnell?</li> <li>- Was heisst angemessen Fahren für Sie?</li> <li>- Fahren Sie wegen dem Fahren oder auch um eine Zielortschaft zu erreichen oder anderen Gründen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einstiegsfrage</li> <li>- Aus welchen Gründen wird Motorrad gefahren?</li> <li>- Wer sind die Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen?</li> <li>- Wie wird gefahren (Selbsteinschätzung)?</li> </ul>
	Beifahrerinnen: Warum fahren Sie als Sozia auf einem Motorrad mit?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie sind Sie zum Motorradfahren gekommen? Was gefällt Ihnen?</li> <li>- Wie nehmen Sie das Fahren wahr? Nehmen Sie das Motorradfahren anders wahr als der Fahrer/ die Fahrerin?</li> <li>- Wie würden Sie den Fahrstil ihres Fahrpartners bzw. ihrer Fahrpartnerin beschreiben?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gibt es Wahrnehmungsunterschiede zwischen Sozias und fahrenden Personen?</li> </ul>

Motorradreisende am Ofenpass

	Wie sieht der perfekte Motorrausflug aus?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Welche Kriterien machen eine gute Tour aus?</li> <li>- Welche Eigenschaften sollte die Strecke haben?</li> <li>- Fahren Sie alleine oder auch in einer Gruppe?</li> <li>- Haben Sie eine Lieblingstour oder einen Lieblingspass?</li> <li>- Nutzen Sie Autobahnen? Warum?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kriterien für eine gute Motorradtour</li> </ul>
Wahrnehmung des Ofenpass	<p>Warum fahren Sie über den Ofenpass?</p> <p>Wie nehmen Sie den Ofenpass wahr?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Was sagt ihnen der Name Ofenpass / Was verbinden Sie mit dem Ofenpass?</li> <li>- Was wissen Sie über den Ofenpass?</li> <li>- Was ist speziell am Ofenpass im Vergleich zu anderen Pässen?</li> <li>- Welchen Schwierigkeitsgrad würden Sie der Ofenpassstrecke geben?</li> <li>- Wo genau gefällt es Ihnen am Ofenpass?</li> <li>- Gefällt Ihnen etwas nicht?</li> <li>- Warum?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grund der Motorradfahrt</li> <li>- Ofenpass als Ziel, Transit oder notwendiges Übel</li> <li>- Was zeichnet den Ofenpass aus? Für was ist er bekannt?</li> </ul>
	Wie sieht ihre Tour aus?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Welches ist ihre Start-/ Zielortschaft?</li> <li>- Wo fahren Sie durch?</li> <li>- Wie planen Sie ihre Tour?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschreibung der Tour</li> <li>- Informationsbeschaffung</li> <li>- Gibt es typische Tour-Eckpunkte, die oft gefahren werden, wenn man über den Ofenpass fährt?</li> </ul>

Motorradreisende am Ofenpass

<p><b>Finanzielle Ausgaben</b></p>	<p>Wie viel Geld geben Sie auf Touren aus?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Achten Sie aufs Geld beim Tourenfahren?</li> <li>- Benützen Sie günstige Tankstellen?</li> <li>- Wie viele Tage sind sie unterwegs?</li> <li>- Übernachten Sie unterwegs? Falls ja, wo?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beitrag zum Tourismus</li> </ul>
<p><b>Schweizerischer Nationalpark</b></p>	<p>Kennen Sie den SNP?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sind Sie sich bewusst, dass Sie durch den SNP fahren?</li> <li>- Ist es etwas Spezielles durch den SNP zu fahren?</li> <li>- Welchen Stellenwert hat der SNP bei ihrer Routenwahl?</li> <li>- Würden Sie den SNP gezielt besuchen?</li> <li>- Wie würden Sie anreisen?</li> <li>- Was würden Sie unternehmen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie nehmen Sie den Schweizerischen Nationalpark (SNP) wahr?</li> <li>- Sind Motorradreisende auch SNP Besucher?</li> </ul>
	<p>Kennen Sie die Biosfera Val Müstair?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (allenfalls erklären um was es bei der Biosfera geht)</li> <li>- Was denken Sie darüber?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie nehmen Sie die Biosfera Müstair wahr?</li> </ul>

Motorradreisende am Ofenpass

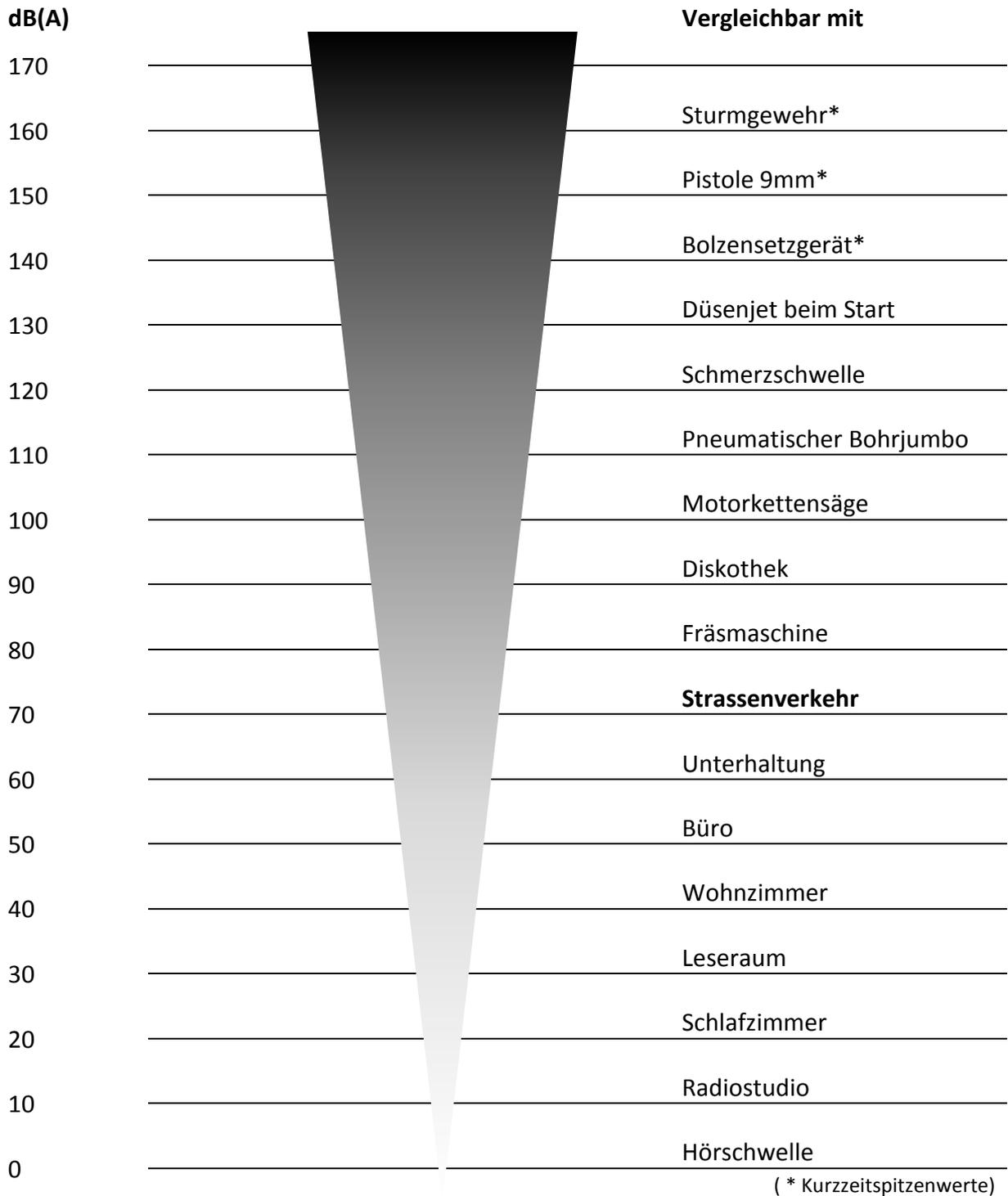
	<p>Steht Naturschutz und Verkehr im Widerspruch?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aus welchem Grund sehen Sie das so?</li> <li>- Wie stehen Sie zu diesem Argument: Um Natur schützen zu wollen und schätzen zu lernen, muss man sie erleben und dafür muss man zur Natur gelangen können.</li> <li>- Sollte es weitere Nationalparks in der Schweiz geben? Warum?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie stehen Motorradreisende zum Naturschutz</li> <li>- und wie zur Vereinbarkeit zwischen menschlichen Bedürfnissen und Natur?</li> </ul>
	<p>Können Sie sich vorstellen, dass sich andere Personen an Motorrädern stören?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Warum ja / nein?</li> <li>- Stört Sie das auch?</li> <li>- Haben Sie schon einmal schlechte Erfahrungen gemacht mit solchen Kritikern?</li> <li>- Wie sieht es mit der Toleranz unter den Verkehrsteilnehmern aus?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewusstsein für Auswirkungen von Motorradtouren</li> <li>- Gibt es Konflikte?</li> <li>- Wird Lärm genannt?</li> </ul>
	<p>Welche Massnahmen würden Sie gegen Lärmemissionen freiwillig unternehmen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bsp. Tempo drosseln, niedertouriger fahren</li> <li>- Haben Sie einen eigenen Vorschlag?</li> <li>- Wie stehen Sie zu verstärkten Kontrollen durch die Polizei?</li> <li>- Nützen diese gegen Lärm/zu schnelles Fahren?</li> <li>- Würden Sie eine Ausweichroute wählen? Welche?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitschaft für Massnahmen</li> </ul>

Motorradreisende am Ofenpass

<b>Demographische Information</b>			
	Land:	Geschlecht: <input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich	Ort / Datum:
	Postleitzahl:	Jahrgang:	Visum:
	Motorradmarke:	Motorradtyp:	
	Beruf:	E-Mail:	
	Kommentar:		

**Tab. 6** Interview-Leitfaden (eigene Darstellung)

## 11.5 Typische Schallpegel im Alltag



**Tab. 7** Typische Schallpegel im Alltag (eigene Darstellung nach Aecherli 2004: 26)

## 11.6 Messung und Wahrnehmung von Lärm

Schallpegel	Messung	Wahrnehmung
0 dB(A)		Leisester hörbarer Ton (Hörschwelle)
Erhöhung um 3 dB(A)	Doppelte Anzahl Emittenten	
Erhöhung um 6 dB(A)	Physikalische Verdoppelung des Schalldrucks	
Erhöhung um 10 dB(A)		Doppelte Lautstärke für den Menschen
125 dB(A)		Schmerzschwelle

**Tab. 8** Schallpegelmessung und Wahrnehmung (eigene Darstellung nach Aecherli 2004: 20)

Empfindlichkeitsstufe	Planungswert <sup>1</sup>	Immissionsgrenzwert <sup>2</sup>		Alarmwert <sup>3</sup>		
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
I Erholung	50	40	55	45	65	60
II Wohnen	55	45	60	50	70	65
III Wohnen/Gewerbe	60	50	65	55	70	65
IV Industrie	65	55	70	60	75	70

<sup>1</sup> Planungswert: Gelten für die Errichtung neuer Anlagen und Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen für lärmempfindliche Gebäude (Wohnungen).

<sup>2</sup> Immissionswert: Legen die Schallwelle fest, ab der die Bevölkerung erheblich durch Lärm gestört wird. Sie gelten für bestehende Anlagen und für die Baubewilligung von Gebäuden.

<sup>3</sup> Alarmwerte: Sind ein Kriterium für die Dringlichkeit der Sanierungen und den Einbau von Schallschutzfenstern.

**Tab. 9** Belastungsgrenzwerte des Bundesamtes für Umwelt (eigene Darstellung nach BAFU 2011)

Wenn der Schallpegel sich um 10 dB erhöht, dann empfindet dies der Mensch als doppelt so laut. Physikalisch tritt diese Verdoppelung bereits bei 6 dB ein. Wenn zwei Fahrzeuge anstelle von einem Fahrzeug an einer Person vorbeifahren, dann verdoppelt sich ihre Schalleistung aber der Schallpegel (dB) erhöht sich nur um 3 dB (Aecherli 2004: 20). Für ein besseres Verständnis fügt Aecherli (2004: 21) an: „Während 90 dB(A) dem Geräusch eines in der U-Bahn-Station einfahrenden Zuges entsprechen, gleichen 100 dB(A) dem Geräusch von zehn gleichzeitig ankommenden Zügen, und 110 dB(A) stellen hundert Züge dar.“

## 11.7 Schallausbreitung im Gebirgsraum

Besonderheiten im Gebirge:

- Direkte Schallausbreitung, da steile Hänge eine Sichtverbindung zur Lärmquelle ermöglichen und so die Umgebung weniger Lärm absorbieren kann (Amphitheater-Effekt)
- Winde und Temperaturinversionslagen verstärken die Schallausbreitung
- Steigungen und enge Kurven fördern das Fahren mit hohen Drehzahlen
- Platzmangel in Tälern führt dazu, dass Gebäude in der Nähe von Strassen stehen
- Schallschutzwände sind aufgrund der Talhänge weniger Wirkungsvoll

Handlungsempfehlungen:

- Verkehr vermeiden (z.B. Nachtfahrverbote)
- Verkehr auf Schiene verlagern
- Tempogrenzen einhalten oder herabsetzen (z.B. Zone 30 km/h innerorts ev. auch nur in der Nacht und tagsüber 50 km/h)
- Strassen mit Drain-Asphalt versehen

Zusammengefasst nach Kurze (2001) und Lercher (2005 zit. in Thudium et al. 2005: 46)

## 11.8 Kategorien aus Vorwissen und Interviews

### Naturerlebnis:

- Bäume / Wald
- Duft
- Landschaft
- Berge / Pässe
- Aussicht
- Öffentlicher Verkehr
- Wetter
- Ruhe / Entspannung
- Naturschutz vs. Verkehr

### Streckenerlebnis:

- Weg als Ziel
- Fahrspass
- Strassenbeschaffenheit
- Kurvenart und Anzahl
- Andere Verkehrsteilnehmer
- Nebenstrassen vs. Autobahn
- Abwechslungsreich
- Herausforderung / Schwierigkeitsgrad

### Gastronomie:

- Preise (Eurokurs)
- Kaffeepause
- Währschaftes Essen
- Rustikale Restaurants/Hotels
- Freundlichkeit des Personals
- Verschiedenste Gäste
- Wanderer Stören sich an MR
- Saisonalität (Tourismus vs. Naturschutz)

### Ofenpass:

- Kraftort
- Übernutzung des Waldes
- Transit
- Verbindungsstrasse Müns-tertäl
- SNP
- Intakte Natur
- Kantonsstrasse
- Etappenziel
- Umgebung Ofenpass : Stiflserjoch
- Distanz zu Wohnort

### Verkehrssituation:

- Unfälle
- Kantonsstrasse / rechtliche Situation
- Durchfahrt / Transit
- Tunnel Livigno -> Stau und Abfall
- Verschiedene Verkehrsteilnehmer
- Verkehrsaufkommen
- Kontrollen durch Polizei
- Nutzungskonflikte
- Enge Strassen in Dörfer -> Stau / Raser
- Saisonalität

### Motorrad(-reisende):

- Arbeit vs. Freizeit
- Luxusgut vs. Transportmittel
- Multimobilität
- Tourismus
- Bezug zur Mechanik
- Lärm / Abgase
- Vorurteile gegen über Motorradreisenden / Image
- Frauen und Motorräder
- Kameradschaft / lockere Umgangsformen
- Spontanität
- MR-Typen (-Fans)
- Wahrnehmungsveränderung früher und heute

### Fahrerlebnis:

- Wind
- Maschine spüren
- Fahr-Feeling
- Freiheit
- Handeln durch Maschine
- Mensch-Maschine Verhältnis (Eins-werden)
- Erweiterte Kraft
- Leidenschaft / Hobby
- Kurvenfahren
- Beschleunigung
- Spassfaktor
- Abenteuerlust
- Neues entdecken

### Fahrverhalten:

- Geschwindigkeit
- Beschleunigung
- Hochtouriges Fahren
- Überholen
- Risikofreudigkeit
- Gemütliches Fahren (Cruisen)
- Reisen
- Vorurteile gegenüber anderen Fahrzeuglenkenden Personen
- Toleranz / Erwartungshaltung
- Kontrollen durch Polizei / Bussgeldhöhe
- Unwissenheit
- Gruppenfahren
- MR-Typ
- Fahrerfahrung
- Selbsteinschätzung / Wohlfühlen
- Aufmerksamkeit

### Massnahmen:

- Diskriminierung
- Sperrungen
- Tunnel
- Geschwindigkeitsreduktion
- Kontrollen durch Polizei
- Radar
- Umfahrung
- Informationen (Beschilderung, Bodenzeichnung) zur Strecke und dem SNP
- Freiwilligkeit
- Prävention / Aufklärung
- Lob anstatt Kritik
- Abschnittskontrollen
- Perspektive

Tab. 10 Kategorien aus Vorwissen und Interviews (eigene Darstellung)

## 11.9 Auswertungsleitfaden

### Unkontrollierte Massnahmen

- Nützlich bis unnützlich
- Prävention / Ausbildung
- Freiwilligkeit über Informationen -> Vernunft

### Polizeikontrollen

- Aufklärung / Lob
- Fahrzeugkontrolle (gezielt)
- Radar / Abschnittskontrolle

### Verkehrstechnische Massnahmen

- Tempolimit senken
- Umfahrung
- Sperrung
- Tunnel
- Gebühr
- Verkehrsführung

### Akzeptanz von Massnahmen

- Diskriminierung
- Bussgeldhöhe
- Ort der Kontrolle
- Sinn der Massnahme erkennen

### Preise Übernachtung / Verpflegung / Tankstellen

- Günstig
- Mittlere Preisklasse
- Hochpreisklasse (Luxus)

### Angebot

- Motorradfreundlich
- Normal
- Fehlendes Angebot allg.

### SNP

- Speziell – nicht speziell

### SNP / Biosfera Val Müstair / Entlebuch

- Unbekannt / Unbemerkt
- Schon gehört / Bemerkt
- Bewusst besucht

### Anspruchsgruppen auf der Strasse

- Autoreisende
- Motorradreisende
- ÖV Benutzende
- Fahrradfahrende
- Reiter und Reiterinnen
- Wandernde

### Natur- und Landschaftserlebnis:

#### Visuell

- Landschaft als Ganzes
- Talbreite (breit und sanft bis eng und bizarr)
- Waldzustand (krank, wild)
- Fernsicht
- Berge

#### Geruch

- Duft (Baumart)

#### Fühlen

- Temperatur

#### Hören

- Geräuschpegel

### Naturschutz und Verkehr

- Verträglich - Symbiose / Kompromiss - unverträglich

### Zweck des Motorrads

- Leidenschaft / Hobby
- Beruf
- Transportmittel

### Motiv zum Motorradfahren

- Draussen sein
- Neues entdecken
- Unternehmung
- Abschalten
- Technikfaszination
- Assoziationen (Freiheit und Image)
- Grenzerfahrung
- Anspruchsvolle Tätigkeit
- Freude am Fahren
- Kameradschaft
- Praktisch
- Günstig

### Fahrgefühl

- Wind / Umwelt / Natur fühlen
- Beschleunigung / Kraft fühlen
- Unmittelbarkeit / Intensität

### Motorradtyp

- Fahrstil
- Technikbezug
- Fahrmotivation
- Zweck

### Image / Vorurteile / Stereotypen

- Geschlecht (w. / m.)
- Regelbrecher
- Risikosportart
- Pauschalisierung

### Gruppengrösse

- Alleine
- Mit Sozia / Sozia
- 2-4 Motorräder
- Grössere Gruppen

### Routenplanung

- Ziel- und Richtungslos
- Spontan aber mit Richtung
- Ziel festgelegt, Route spontan
- Vorgängig Geplant

#### Oder:

- Internet, Karte, GPS, pers. Erfahrung

### Reiseregion

- Inland (Jura, Alpen)
- Ausland

### Saisonalität

- Wochenende / Werktags
- Sommer / Winter

### Distanz zu Wohnort

- Nah (kleinstrukturiert) bis fern

### Reisedauer

- Eintägig
- Mehrtägig

## Motorradreisende am Ofenpass

Fahrweise allgemein	Nutzung Ofenbergstrasse
- Hochtourig	- Zufahrt Münstertal
- Niedertourig	- Zufahrt SNP
Absichtliche Lärmemissionen	- Transit Italien
- Fahrweise hochtourig	- Transit nähere Umgebung (Stilfserjoch)
- Illegale Technik	- Etappenziel
Ungewollte Lärmemissionen	- Ausflugsziel
- Drehzahlbereich / Technik	Fahrverhalten
- Geländeform	- Aggressiv - Risikofreudig
Geschwindigkeit	- Sportlich – Zügig (konservativ)
- Extrem gefährlich (krank)	- Touristisch – Gemütlich
- zu schnell aber ohne Unvorhergesehenes kontrollierbar	Oder:
- Angepasste Fahrweise, (teilweise zu schnell aber kontrollierbar)	- Rücksichtsvoll bis unvernünftig, gefährdend
- Gesetzlich	Störbewusstsein
Überholen	- Vorhanden bis nicht vorhanden
- Gezielt, kontrolliert	Fahrspass allg. oder bezogen auf den Ofenpass
- Vorbeischlängeln an der Kolonne	- Wetter
- Risikoreich, gefährdend	- Kraft
Verkehrsteilnehmer	- Abwechslungsreich
- Tolerant	- Kurvenart und -anzahl
- Intolerant	- Höhendifferenz
Tunnel nach Livigno	- Verkehrsmenge
- Stau	- Strassenbeschaffenheit / -führung
- Abfall	- Schwierigkeitsgrad
- Gebührenhöhe	- Bekanntheitsgrad (neue oder bekannte Strecke)
Wahrnehmung hängt ab von	Fahrerlebnis allg. oder bezogen auf Ofenpass
- Alter	- Langweilig (meist Autobahn)
- Perspektive	- Schön und gemütlich
- Fahrverhalten	- Schnell
- Erziehung / Anstand	- Herausfordernd (kurvenreich, Strassenführung)
Motorradkarriere	- Gefährlich
Früher	Fahrstörfaktoren / Provokation
- Schnell	- Geschwindigkeit (zu schnell bis langsam)
- Risikoreich	- Risikohafte Überholmanöver
- wenig finanzielle Mittel -> Transportmittel	- Unsicherheit
- Marke Eigenbau, Technikfaszination	- Behinderung durch andere Verkehrsteilnehmer (Gruppen) oder Verkehrsberuhigungen
- Freude am Fahren	- Ungerechtfertigte Kontrollen
Pause	- Lärm / Abgase (unökologisch) / Abfall
- Familienzeit	- Regelbruch
Heute	- „Schwarze Schafe“
- Mehr Zeit	Sicherheit
- Midlifecrisis	- Erfahrungsgrad (unsicher bis sicher oder exakt bis ungenau)
- Prestige	- Selbsteinschätzung / Wohlbefinden
- Reisen	- Gruppendynamik
- Allerleutefahrzeug	
- Hektik/Stress (Gesellschaftsveränderung)	
- Verbesserte Technik	

**Tab. 11** Auswertungsleitfaden der Interviews (eigene Darstellung)

### 11.10 Mindmap

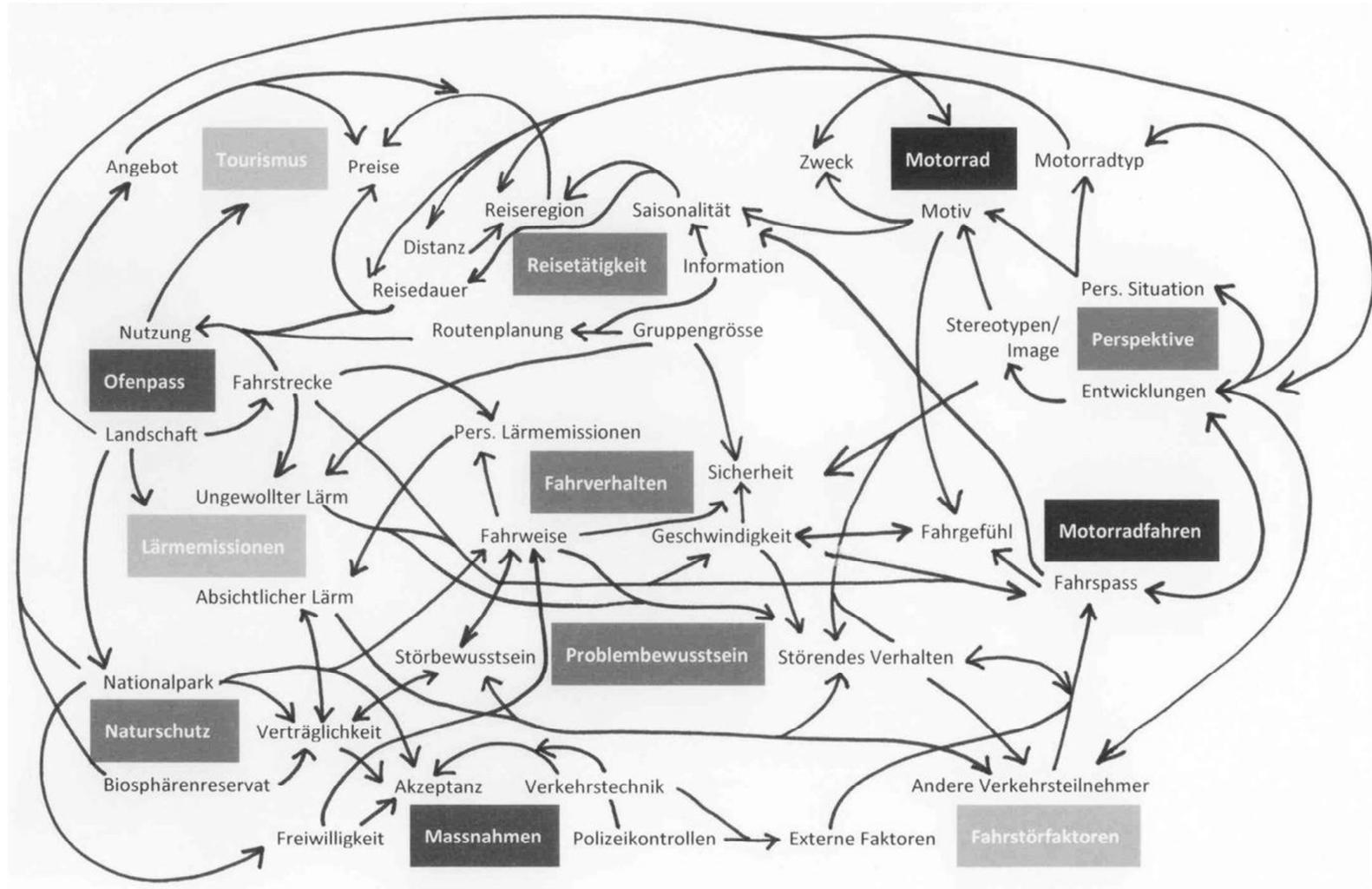


Abb. 68 Mindmap der Interviewinhalte (eigene Darstellung)

## 11.11 Kampagne der UNESCO Biosphäre Entlebuch



**Abb. 69** Kampagne der UNESCO Biosphäre Entlebuch gegen Motorradlärm (Persönliche Kommunikation UNESCO Biosphäre Entlebuch)

**Gute Reise –  
aber bitte leise!**

## 11.12 Persönliches Motorrad



**Abb. 70** Persönliches Motorrad Honda CBF 600 (eigene Darstellung)

## **Persönliche Erklärung**

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst und die den verwendeten Quellen wörtliche oder inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Ort / Datum:

Unterschrift:

---