Andreas Beschorner, Achim Lerch
Universität Gh Kassel, Fachbereich Wirtschaftswissenschaften

Motorradgeländesport und Umwelt – eine empirische Untersuchung

Wenn es um das Thema Motorradgeländesport und Umwelt geht, dann kochen die Emotionen oft hoch. Sind Motorräder in freier Natur für die meisten Umweltschützer ein rotes Tuch, reagieren frustrierte Endurofahrer, die immer weniger legale Strecken für die Ausübung ihres Sports finden, zuweilen schon mit Resignation oder Zynismus: „Endurofahrer: Rettet den Wald, esst mehr Spechte“ ist dann schon mal ein beliebter Scherz. Doch sind Endurofahrer wirklich zynische Umweltzerstörer, denen es egal ist, was grobe Stollen zuweilen in einem Biotop anrichten können? Oder ist gerade Naturerlebnis ein wichtiges Motiv für die Ausübung dieses Sports? Wie Endurofahrer über Umweltprobleme denken, was sie für geeignete Übungsstrecken zu bezahlen bereit sind und ob sie vielleicht sogar etwas für gezielte Naturschutzmaßnahmen aufwenden würden - unter anderem dies wollten wir im Rahmen eines Forschungsprojektes an der Universität Gesamthochschule Kassel klären. Hierzu führten wir eine Befragung über das Internet durch, an der sich 283 Enduro- und Motocross-Fahrer beteiligten.

Die wichtigsten Ergebnisse der Befragung in Kürze:

Struktur der Stichprobe

Überwiegend Männer über 30...

92,5% der Antwortenden sind männlich, nur 7,5 % weiblich, das Durchschnittsalter liegt bei knapp 37 Jahren (bei einer Bandbreite von 14 bis 58 Jahren). Insgesamt weisen die Befragten einen (für Internetbefragungen typischen) hohen Bildungsgrad auf, der über dem Bundesdurchschnitt liegt.

Angaben zur Sportausübung

Hobby-Enduristen in der Mehrzahl...

87,5 % fahren Enduro (zugelassenes Motorrad mit gelegentlicher Offroad-Nutzung), 38,0 % Enduro Wettbewerb, 12,2 % Motocross und 3,6 % Trial. Unter „anderes“ wurden u.a. genannt: Lizenzfreie Rallyes, Roadbooktouren, Endurowandern, Enduroreisen, Straße und Supermoto.

93,2 % gaben an, Hobbyfahrer zu sein, 6,8 % sind Fahrer mit Lizenz eines Motorsportverbandes. Mitglied in einem Motorsportverein sind gut ein Fünftel der Befragten. Von den Vereinsmitgliedern gab knapp die Hälfte an, daß der Verein über ein eigenes Trainingsgelände verfügt. Im Durchschnitt wird das Motorrad zu ca. 50 % abseits der Straße gefahren, dabei wird im Schnitt 44 mal pro Jahr Enduro bzw. Motocross gefahren, also fast einmal wöchentlich (bzw. während der Saison mehr als einmal pro Woche, wenn man die Wintermonate ausnimmt). Die Angaben reichen hier von 1 mal pro Jahr bis 360, also beinah täglich. Die meisten der Befragten (205 Personen) besitzen ein Motorrad, 63 Personen besitzen zwei und 10 Personen drei Motorräder, nur wenige noch mehr (bis zu sieben).

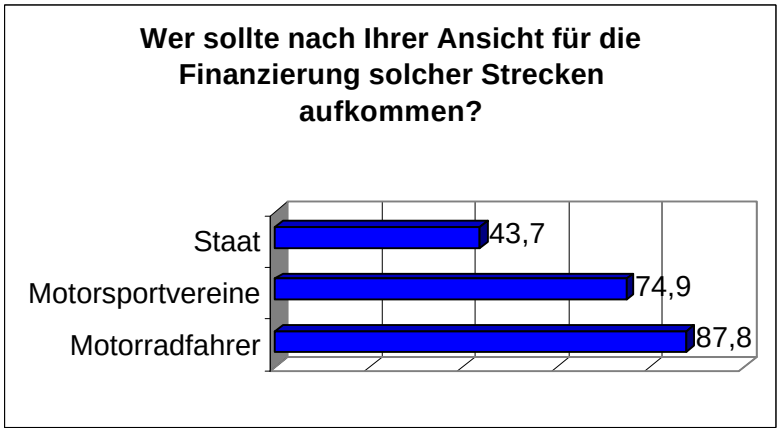
Mehr Strecken gefordert...

Die Befragten üben ihr Hobby überwiegend auf öffentlichen Verkehrswegen (Feldwegen etc.) sowie auf speziell ausgewiesenen Übungsstrecken aus (jeweils über 70 %), immerhin gut ein Drittel auch auf Truppenübungsplätzen. Als weitere Flächen wurde genannt: Wüste Nordafrika, Ausland, Alpen, Kies-, Ton-, Sand- und Bimsgruben, Private Grundstücke, stillgelegter Steinbruch, Industriegelände, Eigene Wiese/Acker/Wald, Baustellen. Die nächste offizielle Übungsfläche ist dabei im Schnitt mehr als 50 km vom Wohnort entfernt, die Angaben reichen bis 250 km sowie

einer extremen Angabe von 800 km (wobei 57 Personen angaben, die Entfernung nicht zu kennen). Erwartungsgemäß eindeutig fiel die Antwort auf die Frage aus, ob die bestehenden Strecken für ausreichend gehalten oder die Ausweisung neuer Strecken befürwortet wird: 88,9 % sind für weitere Strecken, nur 11,1 % halten die bestehenden Flächen für ausreichend.

Mischfinanzierung bevorzugt...

Bei der Frage, wer Übungsstrecken finanzieren sollte, wurde folgende Einschätzung geäußert:



Betrachtet man die Häufigkeiten, mit denen die einzelnen Kombinationen angekreuzt wurden, ergibt sich folgendes Bild:

Kombination	*Fälle*	*Prozent*
Fahrer, Vereine u. Staat	95	34,1
Fahrer und Vereine	88	31,5
Nur Fahrer	49	17,6
Nur Vereine	20	7,2
Fahrer und Staat	13	4,6
Nur Staat	8	2,9
Vereine und Staat	6	2,1
Summe	*279*	*100,0*

Demnach ist die am häufigsten gewünschte Kombination eine Mischfinanzierung, bei der sich die einzelnen Fahrer (über Eintrittsgebühren), die Motorsportvereine (über Mitgliedsbeiträge) und der Staat beteiligen, gefolgt von einer Kombination, bei der nur Fahrer direkt und indirekt (Fahrer und Vereine) bzw. nur die Fahrer direkt finanzieren. Zusammen genommen sind Fahrer und Fahrer plus Vereine die am häufigsten gewünschten Finanzierungsquellen. Eine rein staatliche Finanzierung fordert lediglich eine kleine Minderheit der Befragten. Interpretation: Die Motorsportler sehen sich selbst in der Verantwortung für die Finanzierung von Übungsstrecken – beinah die Hälfte der Befragten sieht hier die Fahrer allein oder in Verbindung mit den Vereinen in der Pflicht. Ein gutes Drittel wünscht jedoch eine Finanzierung, bei der auch der Staat etwas beiträgt – durchaus analog zur staatlichen Förderung anderer Sportarten.

20 DM im Schnitt für die Tageskarte...

Für die Nutzung einer Übungsstrecke wurden folgende Zahlungsbereitschaften geäußert: Für die Tageskarte auf der Motocrossstrecke im Schnitt DM 19,44 (Diese Angabe deckt sich stark mit den

tatsächlichen Gebühren auf bestehenden Strecken: Im Schnitt von 84 Strecken, zu denen Daten vorliegen, kostet die Tageskarte DM 18,45).

Für die Endurostrecke wurden DM 24,53 im Schnitt geäußert. Diese Zahlungsbereitschaft liegt unter den tatsächlichen Gebühren der zwei einzigen frei zugänglichen expliziten Endurostrecken in Deutschland: Im bestehenden Hoopepark kostet die Tageskarte DM 40,-, im inzwischen geschlossenen Enduroland Senftenberg kostete sie DM 35,-. Bei beiden ist (bzw. war) allerdings die Nutzung einer zusätzlichen Motocrossstrecke eingeschlossen. Die Bandbreite der Angaben reichte jeweils von DM 0,- bis DM 100,-, am häufigsten wurden DM 20,- genannt.

Bei den Jahreskarten lauten die Angaben im Durschschnitt DM 184,33 (Motocross) bzw. DM 218,56 (Enduro) bei Bandbreiten von DM 0,- bis DM 1.000,-. (Bei der einzigen bestehenden Motocross-Strecke, zu der eine Angabe zu einer Jahresgebühr vorliegt, beträgt diese DM 125,-)

Angaben zu Umweltschutzfragen

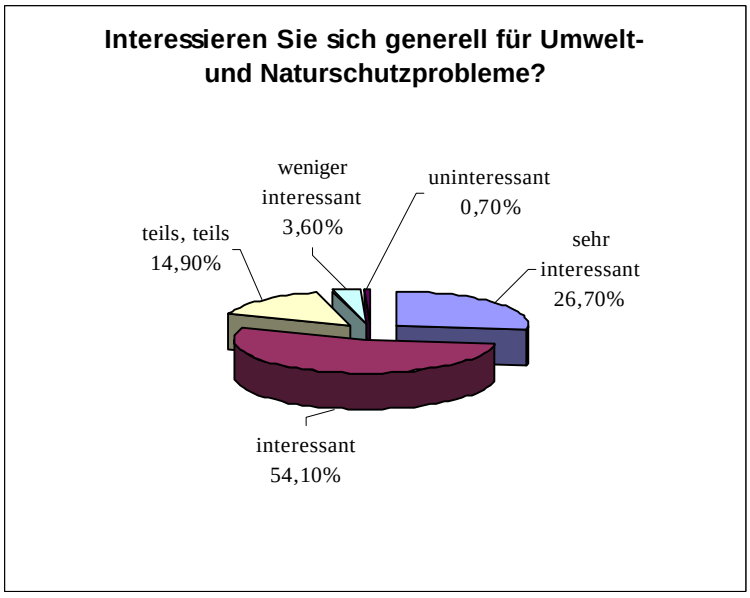
Naturerlebnis wichtiges Motiv...

Interessant ist zunächst die Frage nach den Motiven für die Ausübung des Motorradgeländesports: „Naturerlebnis“ rangiert hierbei als zweitwichtigstes Motiv, nach „Beherrschung des Motorrades in Extremsituationen“, aber vor der „sportlichen Herausforderung“.

Immerhin sind 10,3 Prozent der Befragten (29 Personen) Mitglied in einer Umwelt- bzw. Naturschutzorganisation, häufigste Nennung dabei Greenpeace (9 Personen), BUND (4), WWF (2), NABU (2) und Deutscher Alpenverein (2).

Großes Interesse für Umwelt- und Naturschutz...

Auch besteht offensichtlich großes Interesse an Natur- und Umweltschutzproblemen:

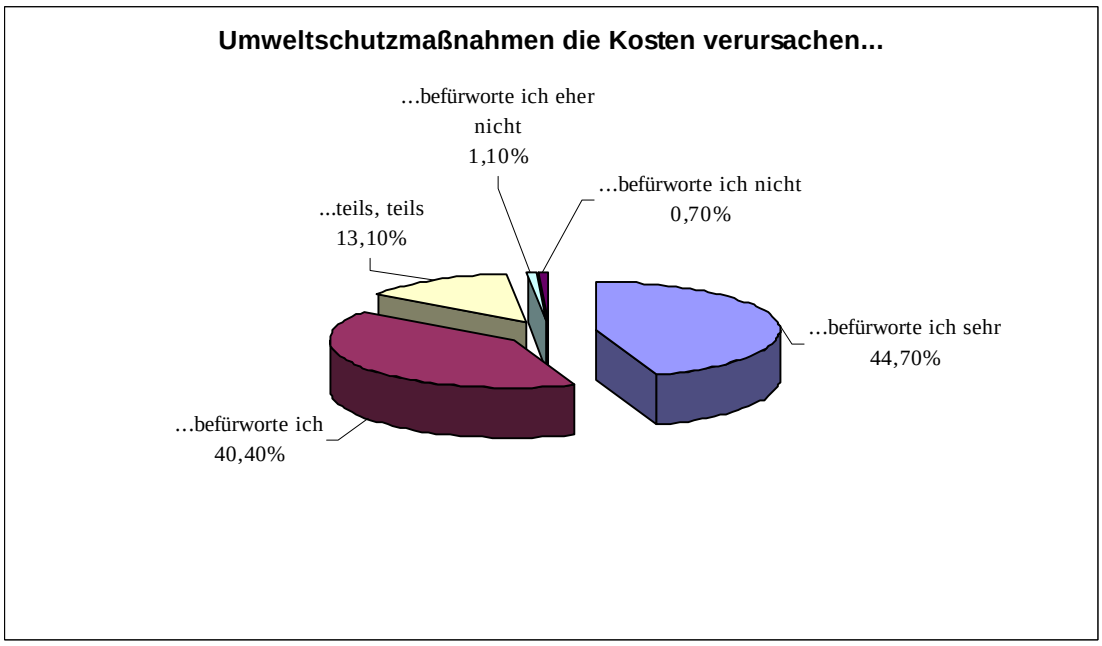


26,7 % der Befragten interessieren sich sehr dafür, noch mal 54,1 % interessieren sich dafür (zusammen also 80,8 %). 14,9 % antworteten „teils, teils“, 3,6 % interessieren sich weniger und 0,7 % überhaupt nicht für diese Probleme. Ihre Kenntnisse über Fragen des Natur- und Umweltschutzes schätzen die Befragten insgesamt eher hoch ein: 7,5 % sehr hoch, 46,6 % hoch, 39,5 % „teils, teils“, 5,3 % eher gering und nur 1,1 % gering. Die Umweltbelastung durch den Motorradgeländesport

wird dagegen eher gering eingeschätzt: sehr hoch 1,1 %, hoch 8,8 %, „teils, teils“ 32,2 %, eher gering 47,7 % und gering 10,2 %.

Hohe Akzeptanz von Naturschutzmaßnahmen...

Umwelt- bzw. Naturschutzmaßnahmen auf Übungsflächen werden überwiegend befürwortet:



Das wichtigste Motiv für die hohe Akzeptanz besteht darin, daß die Endurofahrer mit ihrem Hobby die Natur so wenig wie möglich belasten wollen (mehr als 90 % Zustimmung).

Bei der Akzeptanz verschiedener Umweltschutzmaßnahmen haben verpflichtende Ölabscheider an Waschplätzen und gleich danach Fahrverbote zu bestimmten Zeiten die höchste, Vorschriften zur Abgasreinigung und Verbot von Wasserdurchfahrten die geringste Akzeptanz. Insgesamt ergibt sich folgendes Bild:

	Prozent
Verschärfung der Geräuschvorschriften	46,9
Verbot von Wasserdurchfahrten	19,9
Ölabscheider Pflicht an Waschplätzen	94,6
Auslaufstopp für Benzin/Öl wird Pflicht	49,1
Biologisch abbaubares Kettenfett vorgeschrieben	53,1
Zeitweise Fahrverbote	69,7
Abgasreinigung wird Pflicht	19,1

5 DM im Schnitt als Naturschutzabgabe...

Von besonderem Interesse ist schließlich die Frage nach einer zusätzlichen Zahlungsbereitschaft für die Durchführung von Umweltschutzmaßnahmen auf Trainingsflächen. Hier wurden die folgenden Beträge genannt:

Zusätzlich zur Tageskarte auf Motocrossstrecken DM 4,89 (Bandbreite DM 0,- bis DM 20,-). Auf Endurostrecken DM 6,02 (DM 0,- bis DM 30). Zusätzlich zur Jahreskarte DM 33,55 (Motocross) bzw. DM 39,71 (Enduro), Bandbreite jeweils DM 0,- bis DM 500,-.

Zwischenfazit

Die Befragung zeigt insgesamt eine eher positive Einstellung von Motorradgeländesportlern gegenüber Umwelt- und Naturschutzfragen: Großes Interesse für derartige Probleme im Allgemeinen, große Bedeutung von Naturerlebnis als Motivation für die Sportausübung, hohe Akzeptanz von spezifischen Naturschutzmaßnahmen und signifikante Zahlungsbereitschaften für die (Mit-)Finanzierung derartiger Maßnahmen. Dieses eher positive Bild relativiert sich allerdings angesichts möglicher Verzerrungen durch das Befragungsmedium Internet: Ein insgesamt sehr hoher Bildungsgrad (25,1 % Hochschul- und 18,8 % Fachhochschulabschluß) und damit verbunden hohe Einkommen bei den Befragten bewirken hier möglicherweise eine Überschätzung der tatsächlichen Verhältnisse. Wie groß die Verzerrung tatsächlich ist, ist angesichts fehlender Daten über die Grundgesamtheit unbekannt. Die Tatsache allerdings, daß in vergleichbaren Studien mit anderen Befragungsmedien ähnlich positive Einstellungen zu Naturschutz bzw. ähnliche Zahlungsbereitschaften ermittelt wurden, könnte zumindest ein Indiz dafür sein, daß die Verzerrung eher gering sein dürfte. Bei aller gebotenen Vorsicht bei der Interpretation der Ergebnisse darf wohl zumindest das in vielen Köpfen noch vorherrschende gegenteilige Vorurteil, wonach Motorradgeländesportler keinerlei Sensibilität für die mit ihrem Sport verbundenen Umwelt- und Naturschutzprobleme aufweisen, als eindeutig widerlegt gelten.

Aus ökonomischer Sicht drängen sich weitere Schlußfolgerungen auf: Wenn auf der einen Seite eine erhebliche Nachfrage nach Offroad-Fahrten besteht, sich auf der anderen Seite in der jüngeren Vergangenheit das Angebot an dafür ausgewiesenen Flächen durch Streckenschließungen, restriktive Genehmigungspolitik und Sperrung von Truppenübungsplätzen verknappt hat, spricht viel für eine Angebotsausweitung durch Neuausweisung von speziellen Enduro-Übungsflächen. Dies würde nach den vorliegenden Erkenntnissen auch ökologische Vorteile bringen, da nur so die Sportausübung sinnvoll und naturschutzfachlichen Erfordernissen entsprechend kanalisiert werden kann. Hierbei kann, auch diese Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung erscheinen robust, mit einer grundsätzlichen Zahlungsbereitschaft von ca. DM 20,- für die tageweise Benutzung einer Übungsstrecke gerechnet werden. Dieser Betrag entspricht sowohl den Angaben in der Befragung, als auch dem Durchschnitt tatsächlich erhobener Beträge auf bestehenden Flächen. Eine naturschutzgemäße Ausgestaltung und Pflege der jeweiligen Flächen würde nach den Ergebnissen der vorliegenden Befragung auf hohe Akzeptanz auf Seiten der Sportler stoßen. Diese wären außerdem bereit, zusätzlich zur Nutzungsgebühr eine Naturschutzabgabe zu zahlen, die (bei vorsichtiger Rundung nach unten) bei DM 3,- bis DM 5,- pro Tag bzw. DM 20,- bis DM 35,- pro Jahr liegen dürfte. Inwieweit diese geäußerten Zahlungsbereitschaften zur Finanzierung entsprechender Flächen bzw. darauf durchzuführenden Naturschutzmaßnahmen ausreichen oder ob und welcher zusätzliche Finanzierungsbedarf ggf. verbleibt, muß zunächst offen bleiben. Hier besteht weiterer Forschungsbedarf insbesondere zur Kostenseite.