



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Motive im Paragleiten“

Eine quantitative Erhebung der Motive der österreichischen
Paragleiterinnen und Paragleiter

verfasst von / submitted by

Fabian Kattinger

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree
of

Magister der Naturwissenschaften (Mag. rer. nat.)

Wien, 2017 / Vienna, 2017

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 190 482 313

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtstudium
UF Bewegung und Sport
UF Geschichte, Sozialkunde, Polit. Bildg.

Betreut von / Supervisor:

Univ.Ass. MMag. Dr. Clemens Ley

Erklärung der selbständigen Verfassung der Diplomarbeit

Hiermit erkläre ich, Fabian Kattinger, dass die vorliegende Diplomarbeit von mir selbständig verfasst wurde, ohne der Verwendung von unerlaubten Hilfsmitteln. Gedankengut anderer Personen wurde durch direkte oder indirekte Zitate gekennzeichnet. Diese Arbeit wurde weder an einer anderen Stelle schon eingereicht noch von anderen Personen zuvor vorgelegt.

Ternitz, Juli 2017

Fabian Kattinger

Danksagung

Ein großes Dankeschön möchte ich meinem Diplomarbeitsbetreuer Ass. Mag. Dr. Clemens Ley aussprechen, der mich zuverlässig und umfassend betreute.

Ich danke vor allem meiner Mama, die mich auf meinem Studienweg immer unterstützt hat und zu meinem, von mir gewählten Weg gestanden ist. Ein weiterer Dank geht an meine Oma, die mich während meines Studiums mit unzähligen Kaspressknödeln und anderen Spezialitäten verköstigte.

Ein Dankeschön möchte ich auch meiner Freundin Anja aussprechen, die mir während der gesamten Arbeit mit Rat zur Seite stand und mir neben der Entstehung der Diplomarbeit eine schöne, stressfreie Zeit mit ihr ermöglichte.

Ein großes Dankeschön geht auch an die legendären Gösingbuam sowie an den Gösing. Long may we climb.

Zusammenfassung

Antike bildliche Darstellungen, Legenden und Mythen zeugen davon, dass die Eroberung des Luftraumes und die imposante Vorstellung, den Vögeln gleich durch die Lüfte zu gleiten, seit Menschengedenken ein Faszinosum darstellen. Doch erst tausende Jahre später konnte der Traum vom Fliegen durch den technologischen Fortschritt Wirklichkeit werden. Bis dahin versuchte sich eine Reihe an Personen, die von niemand Geringerem als Leonardo da Vinci angeführt wird, theoretisch als auch praktisch an der Konstruktion von Fluggeräten. Diesen Pionierleistungen sollte als Wegbereitern des modernen Gleitschirmfluges, der heute den Stellenwert eines Breitensports erreicht hat, Beachtung entgegengebracht werden.

Das geringe Packmaß und das leichte Handling der modernen Gleitschirme ermöglicht heute einer stetig wachsenden Community von Paragleiter/innen, den Traum des motorlosen Fliegens zu verwirklichen. Der steigenden Popularität der Sportart zum Trotz haben die Human- und Sozialwissenschaften die Motive des Paragleitens jedoch bislang kaum beleuchtet. Durch die vorliegende Forschungsarbeit soll diese Lücke nun geschlossen und die Motive, die hinter der Sehnsucht nach dem Fliegen stehen, empirisch erhoben werden.

Zur Erhebung der gesuchten Motive diente das Berner Motiv- und Zielinventar (BMZI) von Lehnert, Sudeck und Conzelmann (2011) als Grundlage für den Fragebogen. Dieser wurde mit sportspezifischen Fragen und Items erweitert und anschließend in elektronischer Form österreichweit an Paragleiter/innen weitergeleitet. Die Teilnahme von 193 Gleitschirmflieger/innen erzielte 130 vollständige Fragebögen, die zur Auswertung herangezogen werden konnten. Die Geschlechterverteilung belief sich auf 16,9% weibliche und 83,1 % männliche Probanden, die Alterspanne der Teilnehmer/innen umfasste 19 bis 60 Jahre.

Das Ergebnis des ausgewerteten Fragebogens zeigt ein aussagekräftiges Bild über die Motive, die Menschen beim Paragleiten antreiben. An erster Stelle steht das Motiv „...weil mich das Fliegen fasziniert.“ Für die Paragleiter/innen zudem von Relevanz ist, die Schönheit der Natur zu erfahren sowie durch das Fliegen mit ihr in Interaktion zu treten und die Landschaft dadurch intensiv zu erleben. Die befragten Personen betreiben das Paragleiten, weil es für sie neben dem Naturerlebnis auch Raum für Erholung und Ablenkung eröffnet. Demzufolge weisen die Items der Faktoren „Ablenkung/Katharsis“,

„Aktivierung/Freude“ und „Flow“ neben der Kategorie „Natur“ die höchsten Ladungen auf.

Abstract

Ancient graphics, legends and myths provide evidence of the fact, that the conquest of air space and the impressive idea of gliding through the air like a bird has captivated people from time immemorial. Nevertheless, the dream of flying could not be fulfilled until the middle of the 19th century, when finally technological requirements could be complied. Until then a list of individuals, which is led by the universal genius Leonardo da Vinci, had experimented with the construction of aircrafts. This pioneer work must be appreciated as a forerunner of the flight of modern paragliders, nowadays a well-established sport.

The minor size of packaging and the easy handling of modern paragliders enable an ever-expanding community of paragliders to satisfy their desire for flying without an engine. Despite its increasing popularity, so far human as well as social studies have paid little attention to paragliding. Therefore this thesis is aimed at closing this gap through an empirical enquiry, which researches the motives for paragliding.

For this purpose the Berner Motiv- und Zielinventar (BMZI) by Lehnert, Sudeck and Conzelmann (2011) served as substructure for a questionnaire, which had been supplemented with sport-specific questions and items and was subsequently sent to paragliders all over Austria via the internet. The participation of 193 persons, who were between 19 and 60 years old, resulted in 130 entirely filled in questionnaires, that underwent evaluation. 16,9% of the participants were female, 83,1% were male.

The results provide a significant image of the motives, that stand behind the exercise of paragliding. The motive „...because flying fascinates me“ takes the first place. Paragliders attach great importance to the interaction with nature and the experience of its beauty as well as stunning landscapes. The people interviewed practise paragliding because it is relaxing and diverting. Accordingly items of the factor „diversion/catharsis“, „activation/joy“ and „flow“ alongside the factor „nature“ have proved to be the most important motives.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	1
2 Was ist Paragleiten?	2
2.1 Definition	2
2.2 Gerätekunde	2
2.2.1 Schirmkappe	3
2.2.2 Fangleinensystem	3
2.2.3 Haupttragegurt	4
2.2.4 Gurtzeug	4
2.3 Die Ursprünge des Paragleitens	4
2.3.1 Wegbereiter des Fliegens	6
2.3.2 Leonardo Da Vinci	6
2.3.2.1 Der Da Vinci-Gleiter	6
2.3.3 Der Fallschirm – die erste Stufe der Fliegekunst?	7
2.3.3.1 Da Vincis Fallschirm	8
2.3.4 Theorien und Fantasien	8
2.3.5 Lilienthal, der erste Mann in der Luft	9
2.3.6 Die Weiterentwicklung des Fallschirms zum Gleitschirm	10
2.3.6.1 Von den runden Schirmen zu der Matratze	11
2.3.6.2 Der Rogallo-Gleiter	11
2.3.6.3 Der Erfinder der Matratze, Domina Jalbert	11
2.3.6.4 Der Fußstart wird entdeckt	12
2.3.6.5 Die deutschen Pioniere	13
2.3.6.6 Die Revolution in Frankreich	15
2.3.7 Das Gleitschirmfliegen erobert Europa	16
2.3.7.1 Schweiz	16
2.3.7.2 Österreich	16
2.3.7.3 Deutschland	16
2.3.8 Zusammenfassung der Geschichte	18
2.3.9 Gleitschirmfliegen heute	18
2.4 Möglichkeiten des Gleitschirmfliegens	19
2.4.1 Hike and Fly	19
2.4.2 Soaren	19
2.4.3 Thermikfliegen	19
2.4.4 Streckenfliegen	20
2.4.5 Flachlandfliegen	20
2.4.6 Groundhandling	20

2.4.7 Tandemfliegen.....	20
2.4.8 Speedflying.....	21
2.4.9 Wettkampf.....	21
2.4.10 XC-Contest	21
2.4.11 Zentrale Wettbewerbe.....	22
2.4.12 Akrobatikflüge	22
3 Motivationspsychologie	23
3.1 Themenbereich der Motivationspsychologie	23
3.1.1 Definition der Motivation.....	23
3.1.2 Motive	26
3.2 Sportspezifische Motivforschung	28
3.2.1 Sportmotive nach Gabler.....	29
3.2.2 Klassifizierung der Sportmotive nach Lehnert, Sudek und Conzelmann	31
4 Aktueller Forschungsstand	33
4.1 Motive für das Sporttreiben	33
4.2 Paragleitspezifischer Forschungsstand	34
5 Forschungsdesign	37
5.1 Forschungsziel	37
5.2 Forschungsfrage.....	37
5.3 Erhebungsmethode.....	39
5.3.1 Vorteile.....	40
5.3.2 Nachteile.....	40
5.4 Erstellung des Fragebogens	41
5.5 Aufbau des Fragebogens.....	42
5.6 Grundgesamtheit der Stichprobe.....	45
5.7 Durchführung der Datenerhebung	45
5.8 Die Testgütekriterien.....	46
5.8.1 Objektivität.....	47
5.8.2 Reliabilität	49
5.8.3 Validität.....	49
5.9 Feedback der Proband/innen.....	50
6 Ergebnisse der Forschungsarbeit	53
6.1 Faktorenanalyse	53
6.1.1 Überprüfung der Berner Motiv- und Zielinventaritems	53
6.1.2 Faktorenanalyse der erweiterten Itemliste	57
6.2 Soziodemographische Daten.....	71
6.2.1 Geschlechterverteilung.....	71

6.2.2 Altersverteilung	71
6.2.3 Ausbildungsgrad.....	72
6.2.4 Bundeslandzugehörigkeit	73
6.2.5 Ausübung anderer Sportarten	74
6.3 Einstieg in die Sportart.....	75
6.3.1 Erstkontakt mit dem Paragleiten	75
6.3.2 Vorstellung und Bild vom Paragleiten	76
6.4 Aktuelle Ausübung des Paragleitens.....	80
6.4.1 Ausübungsdauer	81
6.4.2 Ausübungshäufigkeit pro Jahr	81
6.4.3 Durchschnittliche Anzahl der Flugtage pro Woche	82
6.4.4 Durchschnittliche Dauer eines Fluges	83
6.4.5 Trainingsintensität	84
6.4.6 Persönliche Einschätzung des aktuellen Könnens	84
6.4.7 Fluglizenzen der Proband/innen	85
6.4.8 Variante des Paragleitens	86
6.4.9 Schirmklassifizierung.....	87
6.4.10 Wettkampfteilnahme.....	88
6.4.11 Kommerzieller Erfolg	89
6.4.12 Arten des kommerziellen Erfolges.....	89
6.5 Motive im Paragleiten	89
6.5.1 Aktuelle Motive.....	90
6.5.2 Selbstformulierte Motive der Proband/innen	95
6.5.2.1 Bewegung/Natur	95
6.5.2.2 Spaß	96
6.5.2.3 Sucht	97
6.5.2.4 Herausforderung	97
6.5.2.5 Sonstiges	98
6.5.3 Die Subskalen gereiht nach ihren Mittelwerten	98
6.5.4 Hypothesenprüfung	99
6.5.4.1 Gibt es einen Unterschied der Motive von Frauen und Männern beim Paragleiten?	100
6.5.4.2 Gibt es bezüglich der Motive einen Unterschied zwischen den Personen, die vor dem Paragleiten ein Bild davon hatten, und jenen, die keines hatten?.....	102
6.5.4.3 Gibt es einen Unterschied zwischen Paragleiter/innen, die andere Sportarten ausüben, und jenen, die ausschließlich paragleiten?	104
6.5.4.4 Unterschiede- Motive/Wettkampf.....	101

6.5.4.5 Zusammenhänge Alter und Motive	103
6.5.4.6 Zusammenhang Motiv/Ausübungshäufigkeit pro Woche.....	104
6.5.4.7 Gibt es Unterschiede bezüglich der Motive und des Eigenkönnens?	105
6.6 Positive und negative Erfahrungen beim Paragleiten	108
6.6.1 Positive Erlebnisse	108
6.6.2 Negative Erlebnisse	111
7 Interpretation der Ergebnisse	114
7.1 Interpretation der soziodemographischen Daten.....	114
7.1.1 Geschlecht	114
7.1.2 Alter.....	114
7.1.3 Ausbildungsgrad.....	115
7.1.4 Bundeslandzugehörigkeit	115
7.1.5 Ausübung anderer Sportarten	116
7.2 Interpretation des Einstiegs in die Sportart	116
7.2.1 Erstkontakt	117
7.2.2 Vorstellungen vom Paragleiten	118
7.3 Interpretation der aktuellen Ausübung des Paragleitens	118
7.3.1 Ausübungsdauer	118
7.3.2 Häufigkeit der Ausübung	119
7.3.3 Leistungstand der Proband/innen	120
7.3.4 Analyse der Fluglizenzen	120
7.3.5 Analyse des kommerziellen Erfolgs und der Wettkampfteilnahme	121
7.5 Analyse Motive im Paragleitsport.....	121
7.6 Hypotheseninterpretation	124
7.6.1 Gegenüberstellung der Motive von Frauen und Männern im Paragleitsport	124
7.6.2 Unterschied Motive Bild	125
7.6.3 Unterschiede Motive Sport/kein anderer Sport	125
7.6.4 Unterschiede Motive Wettkampf	126
7.6.5 Zusammenhang Alter/Motiv	127
7.6.6 Zusammenhang Ausübungshäufigkeit und Motive	127
7.6.7 Unterschiede der Motive und Selbsteinschätzung.....	128
7.6.8 Interpretation der positiven und negativen Erlebnisse.....	128
8 Conclusio	130
9 Ausblick.....	132
Literaturverzeichnis	133
Abbildungsverzeichnis	137
Anhang	140

1 Einleitung

„Uralt ist der Sehnsuchtstraum des Menschen, dem Vogel gleich in die Lüfte zu steigen, losgelöst von aller Erdschwere mit Wind und Wolken dahinzusegeln [...]“ (Lucky-Huyse, 1997, S. 1).

Mit diesen Worten wird man im Deutschen Museum München im Ausstellungsbereich der historischen Luftfahrt begrüßt. Der Satz fasst die menschlichen Emotionen und Sehnsüchte vom Traum des Fliegens treffend zusammen. Dabei ist dieser Traum keiner, dem die Menschen erst seit der Moderne nachjagen, vielmehr reichen die Wurzeln dieser Phantasien weit in die Menschheitsgeschichte zurück (ebd.). Als Beleg dafür gilt der archäologische Fund einer Darstellung in Ninive, die König Etana fliegend auf einem Adler zeigt und dessen Entstehung auf 2300 v. Chr. datiert wurde. Fixiert man diesen Zeitpunkt als den ersten, in dem der Traum des Fliegens von Menschen geträumt wurde, so sollte es noch Jahrtausende dauern, bis es zu seiner Realisierung kam (Fritzsche 2007, S. 25). Weitere Beispiele dafür, dass die Menschen schon vor Jahrtausenden vom Fliegen träumten, zeigen sich in der griechischen Mythologie (Höhler, 2001, S.61).

Aufgrund der Verbreitung der Flugphantasien über den gesamten Globus beschreiben manche Psychologen den Wunsch, zu fliegen, als ein Wesensmerkmal der menschlichen Seele. Unterstrichen wird der besondere Stellenwert in der Phantasie des Menschen durch die Tatsache, dass das Fliegen als eines der populärsten und ältesten Motive der Weltliteratur gilt (Lucky-Huyse, 1997, S. 1).

Durch das geringe Packmaß und der durchdachten Konstruktionen der modernen Gleitschirme ist es für den Menschen noch nie so einfach gewesen, dem Flug des Vogels möglichst nahe zu kommen (Schlager, 2011, S.9). Die steigenden Mitgliederzahlen des Deutschen Gleitschirmverbandes bestätigen zwar die zunehmende Popularität des Paragleitens, in den Human- und Sozialwissenschaften wurde dieser Bereich jedoch erst wenig erforscht (DHV, 2017). Es gibt viele Publikationen, die sich mit den Materialien, der Wetterkunde und der Unfallstatistik auseinandersetzen (Irschik, 2011; Schlager, 2011; Bender, Janssen & Tänzler, 2006), aber nur wenige Arbeiten versuchen dabei, auch die Motive der Paragleiter/innen zu ergründen (Schiffman, 1989; Mertl 2003). Hinter der Entstehung dieser Forschungsarbeit mit dem Thema „Motive im Paragleiten“ steht

demnach der Wunsch, diese Lücke zu schließen und die Motive, die hinter dem Traum vom Fliegen stehen, zu erfassen.

2 Was ist Paragleiten?

Der Paragleiter, auch Gleitsegel oder Gleitschirm genannt, zeichnet sich durch sein leichtes Handling aus, da er zu Fuß gestartet werden kann und in der Lage ist, ohne Hilfe eines Motors zu fliegen. Der Traum, es den Vögeln gleich zu machen und vom Boden in die Lüfte abzuheben, ist durch diese Konstruktion des Menschen nun realisierbar. Da moderne Paragleiter lediglich ein geringes Packmaß aufweisen, zeichnen sie sich auch als exzellente Reisebegleiter aus. Durch das Paragleiten kann in eine völlig neue Erlebniswelt eingetaucht werden. Naturerleben und Sport verschmelzen während des Fluges zu einer harmonischen Einheit. Die Faszination des Fliegens begeistert quer durch die Bevölkerung Männer und Frauen unterschiedlichster Altersklassen. Die Paragleiter/innen erfreuen sich am Fliegen, an den aerodynamischen Eigenschaften des Gleitschirmes sowie an der Auseinandersetzung mit Wind und Wetter (Schlager, 2011, S.9).

2.1 Definition

Laut der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie über Zivilluftfahrzeuge und zivile Luftfahrtgeräte ist ein Paragleiter folgendermaßen definiert:

Paragleiter (nicht-kraftangetriebene, fußstartfähige Luftfahrzeuge bestehend aus einer nicht-starren Tragfläche, Gurtzeug und Rettungssystem und mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Falle von einsitzigen und 100 kg im Falle von zweisitzigen Luftfahrzeugen). (ZLLV 2010 Stf: BGBl. II Nr. 143/210 §4)

2.2 Gerätekunde

Laut Schlager (2011, S.16) setzt sich der Paragleiter aus folgenden Hauptbestandteilen zusammen:

- Gurtzeug
- Haupttragegurte

- Fangleinen (Leinensystem)
- Segel (Schirmkappe)

2.2.1 Schirmkappe

Betrachtet man einen Gleitschirm, so sticht einem sofort das große, elliptische Segel ins Auge, das die Tragfläche des Fluggerätes darstellt (Schlager, 2011, S.16). Die Gleitschirmkappe setzt sich aus einem Ober- und Untersegel zusammen, die wiederum durch senkrechte Zellwände verbunden sind. Dadurch kommt es zur Bildung von vielen kleineren Zellen innerhalb der Tragfläche. Unterhalb der Rippen liegen Verstärkungen (Flares), an denen die Fangleinen aufgehängt werden (Janssen, Slezak & Tänzler 2008, S. 13). Das Profil der Gleitschirmkappe wird von senkrecht und diagonal angeordneten Zellwänden stabilisiert. Die gewünschte Form erhält die Kappe erst durch die anströmende Luft. An der Vorderseite gelangt die Luft durch die Eintrittskante in die Gleitschirmkappe hinein. Daraus resultiert ein Überdruck im Segel, der dazu führt, dass sich das Segel in die gewünschte Form entfaltet (Schlager, 2011, S. 16). Im Inneren des Segels sind die Zellwände und Zellzwischenwände mit Öffnungen versehen, die dem Druckausgleich dienen. Sollte der Schirm zusammenklappen, so sorgen die Druckausgleichsöffnungen dafür, dass der eingeklappte Teil wieder belüftet wird. An der Hinterkante (Ausströmkante) ist die Gleitschirmkappe komplett verschlossen und häufig durch ein Halt bietendes Nahtschutzband unterstützt. Seitlich endet der Paragleitschirm in den Stabilisatoren, die dem Schirm die gewünschte Stabilität und Spurtreue geben (Janssen et. al. 2008, S.13).

2.2.2 Fangleinensystem

Das Segel wird durch ein Fangleinensystem mit dem Tragegurt verbunden. Den Fangleinen kommt die Aufgabe zu, das Segelprofil faltenfrei und formstabil wiederzugeben. Länge und Anordnung der Leinen bestimmen die Wölbung des Segels, die Trimmung und den Anstellwinkel. Das Leinensystem verteilt dadurch gleichmäßig das Gewicht der Pilot/innen auf die Gleitschirmkappe (Schlager, 2011, S.17). Zwischen der Befestigung an der Segelkappe und dem Tragegurt liegen rund 6-9 Meter Abstand (Janssen et. al. 2008, S.14). Die Brems- und Steuerleinen sind mehrfach verzweigt und bilden ein bewegliches System, das mit den Handschlaufen verbunden ist. Durch diese können die Pilot/innen den Gleitschirm steuern (Janssen, Kurz, Tänzler 1988, S. 12).

2.2.3 Haupttragegurt

Der Haupttragegurt dient zur Verbindung des Schirms mit dem Gurtzeug. Es gibt unterschiedliche Systeme, die 3-5 Tragegurte pro Flügelseite aufweisen können. Die Fangleinen sind durch Leinenschlösser mit dem Tragegurt verbunden (Janssen et. al., 2008, S. 13). Durch Karabiner kann der Haupttragegurt mit dem Aufhängepunkt am Sitzgurt befestigt werden (Schlager, 2011, S.19).

2.2.4 Gurtzeug

Die primäre Aufgabe des Gurtzeugs liegt in der Vermittlung eines optimalen Flug- und Sicherheitsgefühls während aller Phasen des Gleitschirmfliegens. Eine auf den/die Sportler/in abgestimmte Gurtzeuggröße ist maßgebend für das sichere Zusammenspiel von Gleitschirm und Pilot/in (Schlager, 2011, S.23). Das Gurtzeug ist in den unterschiedlichsten Ausführungen erhältlich. So kann man einerseits einen leichten Gurt kaufen, der sich hervorragend für die Kombination aus Bergsteigen und Fliegen eignet, oder andererseits einen voluminösen und komfortablen Sitzgurt, in dem auch stundenlange Flüge kein Problem darstellen. Die Art des Gurtes hat erheblichen Einfluss auf das Handling des Paragleiters (Janssen et. al., 2008, S. 24).

2.3 Die Ursprünge des Paragleitens

Moderne Gleitschirme gibt es erst seit dem Beginn der 1980er-Jahre (Kurz, 1988, S.100). Nimmt man aber einen heutigen Drachen, der für Schulungszwecke verwendet wird, in die Hand, so ist sein simpler Aufbau leicht erkennbar. Es stellt sich also die Frage, warum das Paragleiten nicht schon viel früher entwickelt wurde (Nitsch, 2012, S.13). Die technischen und technologischen Voraussetzungen für die Erzeugung eines Paragleiters wären bereits vor mehr als tausend Jahren gegeben gewesen (Kurz, 1988, S.100). Aus ein paar Hohlstangen und Häuten von Tieren hätte rein theoretisch bereits ein Urmensch einen Gleitdrachen bauen können, der erfolgreich einen Hang hinabsegeln hätte können. Die Frage ist leicht zu beantworten: Es fehlte der Menschheit über lange Zeit hinweg das Wissen für den Bau flugfähiger Konstruktionen. Die Naturgesetze und die Gesetze der Dynamik mussten erst nach langer Beobachtung der Natur hergeleitet werden, um anschließend selbst schöpferisch tätig werden zu können. Aufgrund von diversen archäologischen Funden kann man darauf schließen, dass es vereinzelt erfolgreiche Gleitflüge in der Vergangenheit

gegeben hat. Leider sind nur wenige der Experimente wirklich überliefert (Nitsch, 2012, S.13).

Historiker vermuten hinter der Ikarus-Legende reale Flugversuche. Sie schließen darauf, weil in diesem griechischen Mythos von Details berichtet wird, die nur durch reale Experimente erfahrbar sind, wie zum Beispiel die gewölbten Flügel oder das Starten von einer Anhöhe (Nitsch 2012, S.13).

Aus dem asiatischen Raum gibt es Legenden und Zeichnungen von Menschen, die fliegen konnten. Für kriegerische Zwecke wurden in den alten Hochkulturen Japans und Chinas angeblich schon bemannte Drachen verwendet, die aus der Vogelperspektive das feindliche Lager ausspähen sollten. Man spekuliert, dass zeitgleich auch tibetanische Mönche an verschiedenen Flugversuchen experimentierten (Nitsch, 2012, S.13).

Eine der bemerkenswertesten Entdeckungen machte man in den 1920er Jahren in Peru, als man zum ersten Mal mit einem Flugzeug über die einsamen Landschaften der Anden flog (Nitsch 2012, S.13). Die 500 km² große Nasca-Wüste war wie eine große Tafel genutzt worden und voll von Menschen gestalteten gigantischen Symbolen und Zeichnungen. Die Abbildungen zeigten Hunde, Kolibris, Kondore, Spinnen, Pelikane und Eidechsen, aber auch ganz simple große geometrische Formen. Die Geoglyphen entstanden durch die damalige indigene Bevölkerung in einer Zeit zwischen 350 v. Chr. und 700 n. Chr. (Lambers, 2012, S.47). Neben den Symbolen und gezeichneten Tieren gab es noch geradlinige Bahnen, die von jeglichen Steinen freigeräumt waren. Lange Zeit gab es wilde Spekulationen darüber, welchem Zweck diese Bahnen gedient hatten, denn schriftliche Überlieferungen gibt es keine. Die Interpretationen für den Sinn und Zweck dieser kilometerlangen Bahnen umfassten ein großes Spektrum und gaben Verschwörungstheoretikern, die diese sogar für UFO-Landeplätze gehalten haben, Raum. Ein plausibles und interessantes Erklärungsmodell besagt, dass die damaligen Bewohner der Wüste bereits bemannte Drachen entwickelt hatten und es sich bei den geradlinigen Bahnen um deren Start- und Landebahnen handelte. Die Bahnen hätten von Seilmannschaften zum Aufziehen von Schleppseilen verwendet werden können. Vergleicht man diese freigeräumten Bahnen mit dessen freien Flächen an beiden Enden, so ist erkennbar, dass diese eine verblüffende Ähnlichkeit mit heutigen Schleppgeländen aufweisen (Nitsch, 2012, S.14).

2.3.1 Wegbereiter des Fliegens

In den folgenden Kapiteln werden historische Persönlichkeiten sowie Konstruktionen, die zur Entwicklung und Wegbereitung des modernen Gleitschirmfliegens einen bedeutenden Beitrag geleistet haben, beleuchtet.

2.3.2 Leonardo Da Vinci

Betrachtet man die Geschichte des Fliegens, so kann eine herausragende Persönlichkeit nicht außer Acht gelassen werden: Leonardo Da Vinci gilt als Lichtblick am Ende einer dunklen, wenig dokumentierten Epoche. Die Frage des Fliegens beschäftigte ihn sein ganzes Leben lang (Nitsch, 2012, S.16). Über dreißig Jahre hinweg findet man in Da Vincis Notizbüchern Zeichnungen von Flügeln, Vogelschwingen und Antriebsmechanismen. Da Vinci dokumentierte den Vogelflug und versuchte dadurch, Rückschlüsse auf das Strömungsverhalten der Luft zu ziehen (Klein, 2008, S.134).

2.3.2.1 Der Da Vinci-Gleiter

Eine der herausragendsten Konstruktionen ist der Da Vinci-Gleiter, dessen Vorbild eine Fledermaus war. Die sechs Entwürfe zeigen Flügel, die für einen Schwingflug konstruiert sind, die aber auch eine für den Gleitflug geeignete Geometrie aufweisen. Die Konstruktion würde in ihrer ursprünglichen Form nicht vom Boden in die Lüfte abheben. Aber realisiert man die Skizzen gepaart mit dem heutigen Wissen, so können möglichst originalgetreue Gleiter gebaut werden, die tatsächlich fliegen. So hat die englische Firma SkySport den Da Vinci- Gleiter für einen Film nachgebaut. Das Gestell und die Umrisse des Gleiters sind mit den Skizzen Da Vincis nahezu ident. Aus Gründen der Sicherheit und Steuerbarkeit hat man die vordere Front etwas verstärkt, ein Drachentrapez eingebaut sowie die Schwingen der Fledermaus zu einer starren Tragflächenkonstruktion umgebaut (Nitsch, 2012, S.16).

Judy Leden, eine erfahrene Drachenfliegerin, die schon mehrmals die Weltmeisterschaft für sich entscheiden konnte und von den höchsten noch aktiven Vulkanen der Welt geflogen ist, wurde gefragt, ob sie den Jungfernflug des Da Vinci-Gleiters machen wollte. Ohne zu zögern, willigte sie ein und empfand es als große Ehre, an ihrem eigenen Leib zu spüren, ob Da Vinci mit der Konstruktion hätte fliegen können oder nicht (Klein, 2008, S.145).

An einem rauen und windigen Oktobertag machte sich das Team mit Leden auf einem Hügel in der englischen Südküste bereit zu starten. Die tollkühne Fliegerin nahm ein paar Schritte Anlauf und wurde sofort in die Lüfte gehoben, bis Fesselleinen ihre Bremswirkung entfalteten und die Testperson anschließend den Hang hinuntersegelte. Es war aber ein wilder und gefährlicher Flug, bei dem sogar die erfahrene Judy Leden damit zu kämpfen hatte, das Gerät unter Kontrolle zu halten. Nach einigen Anfangsschwierigkeiten konnte Leden jedoch mit dem Gleiter eine Höhe von 10 Metern erreichen und eine Flugdistanz von mehr als 200 Metern zurücklegen. Mit der adaptierten Konstruktion von Leonardo Da Vinci konnte sie somit eine größere Distanz als Lilienthal und Wright, zwei Wegbereiter des Fliegens, von denen in den folgenden Kapiteln noch die Rede sein wird, zurücklegen (Klein, 2008, S.146).

Aber wäre Da Vinci wirklich in der Lage gewesen, rund 500 Jahre vor dem Flugpionier Lilienthal ein funktionierendes Fluggerät zu bauen? Die Antwort lautet wahrscheinlich nein, denn Da Vinci mangelte es an Wissen über die Aerodynamik. Er wusste nämlich noch nicht, dass die Tragflächen nur unter einer Bewegung nach vorne von dem Sog nach oben gezogen werden würden. Er orientierte sich zu sehr am Flug der Vögel wie beispielsweise des Spatzes, der aufgrund seines geringen Eigengewichts problemlos aus dem Stand starten kann. Ein Schwan hingegen muss schon eine kurze Distanz zurücklegen, um abzuheben. Ein Mensch mit einem noch höheren Eigengewicht muss darum noch eine weit größere translatorische Beschleunigungsdistanz zurücklegen, um die nötigen Luftströmungen an den Tragflächen zu erzeugen. Der Künstler hätte, wie beim Flug von Judy Leden, die beiden Tragflächen zu einer vereinen und den Testpiloten zusätzlich von einem Hügel laufen lassen müssen (Klein, 2008 S.147).

2.3.3 Der Fallschirm – die erste Stufe der Fliegekunst?

Die Vorstellung, mit einem Schirm von großen Höhen zu segeln, hatten die Menschen schon sehr lange. Denkt man an einen Löwenzahn im Spätsommer, der seine Samen wie durch kleine Fallschirme in die Lüfte steigen lässt, oder beobachtet man im Herbst die bunt gefärbten Blätter, wie sie durch den Wind in die Luft gewirbelt werden, so kann der Eindruck gewonnen werden, dass die Menschen von der Natur zum Fallschirmsprung inspiriert wurden (Nitsch, 2012, S.39).

2.3.3.1 Da Vincis Fallschirm

Ein weiterer interessanter Entwurf von Leonardo da Vinci ist ein Fallschirm, der einen viereckigen Grundriss besitzt und oben pyramidenförmig zusammenläuft (Kurz, 1988, S.100). In einem Notizbuch von Da Vinci findet sich hierzu folgender Eintrag:

Mit einem Gegenstand gegen die Luft erzeugt man so viel Kraft wie die Luft gegen den Gegenstand. [...] Wenn ein Mensch ein Zeltdach aus abgedichteter Leinwand über sich hat, das 12 Ellen breit und 12 Ellen hoch sein soll, so wird er sich aus jeglicher großer Höhe herabstürzen können, ohne Schaden zu nehmen. (zit. n. Nitsch, 2012, S.22)

Leonardo da Vinci vollzog dadurch die erste theoretische Beschreibung eines Fallschirmes und die Zeichnung gilt ebenfalls als die erste bekannte Skizze eines Fallschirms, der einen Menschen hätte tragen können. Genau wie der Da Vinci-Gleiter wurde der Entwurf in der Praxis getestet. Im Juni des Jahres 2000 flog der Brite Adrian Nicholas mit einem Heißluftballon auf eine Höhe von 6000m. Dort wurde die Verbindung zwischen Fallschirm und Ballon gekappt. Der Fallschirm von Leonardo da Vinci funktionierte einwandfrei. Vor der Landung trennte sich Adrian Nicholas trotzdem von der historischen Konstruktion und setzte sanft mit einem modernen Fallschirm am Boden auf. Der Fallschirm von Da Vinci wurde exakt nach seinen Vorgaben nachgebaut (Nitsch, 2012, S.22).

2.3.4 Theorien und Fantasien

Bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es viele unterschiedliche Versuche, den bemannten Flug zu realisieren. Wie schon zuvor berichtet hatte Leonardo Da Vinci hervorragende theoretische Ansätze, die seiner Zeit weit voraus waren, jedoch konnte er seine Theorien nicht in der Praxis erproben (Nitsch, 2012, S.24).

Sir Georg Cayley war der Erste, der im 18. Jahrhundert mit starren Tragflächen experimentierte. Er verwendete dazu Drachen, die quer zu einem Stabrumpf montiert wurden. Die Entwürfe erinnern an heutige Segelflieger. Cayley war ein brillanter Theoretiker, der aerodynamischen Gesetze, die er in seinen Experimenten erforschte, auch praktisch erprobte (ebd.). Trotz seiner erfolgversprechenden Experimente blieb er unbeachtet (ebd., S. 43).

Albrecht Ludwig Berblinger, auch bekannt unter dem Namen „Schneider von Ulm“, wurde durch seine spektakuläre Bruchlandung in der Donau vor den Augen der Württembergischen Königsfamilie berühmt. Berblingers Konstruktion war vielversprechend, jedoch hatte er nicht genügend finanzielle Mittel, um seine Ideen zu realisieren (ebd., S.43).

Weitere Protagonisten des Fliegens wie zum Beispiel Montgomery, Phillips Mouillard, Hargrave und Pénaud leisteten je nach individuellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Möglichkeiten ebenfalls beachtliche Beiträge für den bemannten Flug. Dieser sollte aber erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts realisierbar werden. Warum es so lange dauerte, obwohl schon Leonardo da Vinci technisch hervorragende Ansätze gehabt hatte, kann nicht genau beantwortet werden (ebd.). Vielleicht könnte es daran gelegen haben, dass sich nur einzelne Personen mit der Frage des bemannten Fluges auseinandersetzten. Die zuvor genannten Personen hatten oft alle möglichen Theorien fertig berechnet, aber ihnen fehlte der Sponsor, um in der Praxis zu experimentieren. Hinzu kam, dass das Schlagwort „leichter als Luft“ den Ton am Himmel angab, denn der Heißluftballon war schon seit 1783 am Himmel unterwegs. Die Luftfahrt-Vereinigungen widmeten ihre Forschung mehr dem einfacher erscheinenden Ziel, den Ballon lenkbar zu machen (ebd., S.38).

2.3.5 Lilienthal, der erste Mann in der Luft

Wenn wir jene prächtigen Vorbilder im Fliegen nicht hätten – grosse [sic.], schwere Vögel, die ohne Flügelschlag vom Winde sich tragen lassen -, so dürften die Zweifler Recht behalten [...]. So aber wo, das greifbare Resultat sich nicht wegleugnen lässt, dass es einen Flug giebt [sic.], welcher keiner Anstrengung bedarf, bei dem nur die Flügelform und Flügelstellung richtig zu sein braucht, um in der Luft zu schweben, zu kreisen und zu segeln, [...] da wird unsere Zuversicht, selbst nach vielen vergeblichen Versuchen immer wieder von neuem genährt. (Lilienthal, 1895, S.55)

Otto Lilienthal betrachtete schon als Kind gespannt die vorbeifliegenden Störche auf den Wiesen, die rund um seine Heimatstadt Anklam in Vorpommern lagen. Lilienthal packte die Begeisterung für das Fliegen und experimentierte wie Leonardo Da Vinci zunächst mit dem Schwingenflug (Nitsch, 2012, S.44). Otto Lilienthal schnallte sich tollkühn verschiedenste Flügelarten an die Arme und lief damit einen Hügel hinab, um abzuheben. Unermüdlich stellte er neue Experimente mit Flugmaschinen, die durch Dampf angetrieben wurden und

Trägerflächen besaßen, auf (Doll, 2014). Er kam jedoch zu der Einsicht, dass der Flügelschlag der Vögel hochkomplexe Prozesse beinhalte und nur durch akribische Erforschung entschlüsselt werden könne. Deshalb widmete er seine Forschung gemeinsam mit seinem Bruder dem Verhalten von gewölbten Flächen im Luftzug. Mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen baute Lilienthal Drachen, deren Tragflächen gewölbt waren. Die Drachen wurden im Freien im Wind erprobt. Die große Errungenschaft war dabei, dass die Drachen senkrecht über der Halteleine schwebten und nicht in einer Winkelstellung zum Wind wie herkömmliche Flächendrachen (Nitsch, 2012, S. 45f). Mit dem neu erworbenen Wissen baute Lilienthal seinen ersten Gleiter, mit dem er 1891 rund 15 Meter weit segelte. Von da an nahmen seine Erfolge rapide zu und Flugweiten von 250m mit geflogenen Kurven waren kein Problem mehr (ebd, S. 50).

Dennoch bargen die Flüge Gefahren und so kam es, dass Otto Lilienthal bei einer Vorführung seiner Flugkünste am 9. August 1896 aufgrund einer thermischen Windböe die Kontrolle über den Gleiter verlor und abstürzte. Der Flugpionier erlag den Verletzungen am folgenden Tag (ebd., S.61). Die Ergebnisse seiner Forschungen gelten heute noch als Grundlage für das Fliegen. Otto Lilienthal erkannte als erster den Konnex zwischen Strömung der Luft und Auftrieb. Er konnte ihn in seinen Forschungsarbeiten beschreiben und für das Fliegen entscheidende Folgerungen ziehen (Doll, 2014).

2.3.6 Die Weiterentwicklung des Fallschirms zum Gleitschirm

Der Gleitschirm, wie wir ihn heute kennen, wurde erst durch die neuen Technologien und Werkstoffe realisierbar (Nitsch, 2012, S.214). Packmaß und Gewicht des Schirmes können heutzutage schon auf ein Minimum reduziert werden (Schlager, 2011, S.9). Die Eigenschaften der neuen verarbeiteten Stoffe brachten aber auch die Entwicklung mit sich, dass der Eigenbau für Amateure nicht länger durchführbar war. Auch das Know-how über die komplexen, aerodynamischen Eigenschaften von Gleitschirmen erschwerten den Eigenbau. Der Ursprung des Paragleitschirms ist bei den Fallschirmen zu finden, deren Geschichte zuvor schon von Leonardo Da Vinci bis zur Neuzeit in einem vorherigen Kapitel aufgezeigt wurde. Danach nahm die Entwicklung, die alles andere als geradlinig beschrieben werden kann, bis zum heutigen Gleitschirm viele Umwege, die im Anschluss beschrieben werden (Nitsch, 2012, S.214).

2.3.6.1 Von den runden Schirmen zu der Matratze

Nachdem die Fallschirme zwar Menschen aus großen Höhen sanft zu Boden bringen konnten, sich aber neben der großen Sinkgeschwindigkeit die schwere Steuerbarkeit der runden Schirme als großer Nachteil erwies, wurde in weiterer Folge die Form einer Matratze tendenziell bevorzugt gewählt. (Schlager, 2011, S. 10).

2.3.6.2 Der Rogallo-Gleiter

Hinter der Konstruktion des Rogallo-Gleiters stand eigentlich die Absicht der NASA, einen Fallschirm zu konstruieren, der eine Raumkapsel nach dem Eintreten in die Erdatmosphäre sicher zur Erde zurückträgt. Eines der wichtigsten Elemente bei der Entwicklung des Fallschirms war aber die Steuerbarkeit des Gleiters, da die NASA die Raumkapsel lieber an Land als im Ozean landen wollte (Haggerty, 1981, S. 79). Deshalb konstruierte Francis Rogallo, ein Ingenieur der NASA, 1948 einen flexiblen Gleitschirm aus Schnüren und Stoff, der eine dreieckige Form hatte und der von einer Person gesteuert werden konnte (Schlager, 2011, S. 10). Der „Urgleitschirm“ ist somit ein Spin-off-Produkt der NASA aus den Zeiten des Kalten Krieges (Haggerty, 1981, S. 79).

2.3.6.3 Der Erfinder der Matratze, Domina Jalbert

Der 1904 in Kanada geborene Jalbert war schon als kleiner Junge von Drachen fasziniert und baute seine ersten selbst gefertigten Exemplare bereits im frühesten Kindesalter. Mit sechs Jahren hatte Domina Jalbert es geschafft, einen Drachen so zu konstruieren, dass die Leine des Drachens bei seinem Flug nicht mehr durchhing. Das kleine Genie absolvierte, sobald es konnte, den Pilotenschein und widmete sich mit voller Leidenschaft der Fliegerei. Als die Weltwirtschaftskrise hereinbrach, verdiente er sein Geld damit, Reklamen mit Hilfe von Drachen in die Luft steigen zu lassen. Da aber der Wind nicht immer wehte, entwickelte er einen Hybriden, der aus mit Helium gefüllten Ballonelementen und Tragflächen eines Drachens bestand (Kurz, 1988, S.82).

Domina Jalbert war es ein Anliegen, die Gleiteigenschaft von Fallschirmen zu verbessern, denn die Fallschirme konnten zu seiner Zeit noch nicht gesteuert werden und die Flugrichtung war völlig von den Windverhältnissen abhängig (Kurz, 1988, S.82). Der Kanadier befand sich gerade auf einem Flug nach Boca Raton in Florida, als ihm beim

Beobachten der Tragflächen die zündende Idee kam. Er musste doch nur eine Konstruktion aus Fallschirmseide bauen, die der Tragfläche eines Flügels ähnelte, um die Steuerbarkeit der Schirme zu verbessern (Müller, 2002, S.2). Aus Fallschirmseide nähte er 1966 in seiner eigenen Werkstatt seine Erfindung vom aerodynamischen Flügel selbst und erfand das Staudruck-System. Die Vorderseite des Flügels hatte aneinandergereihte Öffnungen, damit die Luft während des Fluges hineinströmen konnte, einen Überdruck erzeugte und der Schirm dadurch starr wie ein Ballon wurde. Jalberts Schirm bestand aus lauter Zellen, die während des Fluges steif wurden, ähnlich wie eine Aneinanderreihung von Windsäcken (Kurz, 1988, S.82). Durch die Konstruktion der Schirme konnte der Staudruck zur Auftriebsgewinnung genutzt werden und sie passten sich an Windrichtung und Windstärke von selbst an (Nitsch, 2012, S.119). Domina Jalbert ließ die Erfindung patentieren, jedoch konnte er seine Konstruktion aufgrund von fehlenden Ressourcen nicht weiterentwickeln. Der Kanadier war dazu gezwungen, das Patent und 20 von ihm entwickelte Prototypen abzugeben. Prof. John Nicolaides, der Leiter der Abteilung Luft- und Weltraumfahrt von der Notre-Dame Universität in Wisconsin, sah in der Entwicklung großes Potential und erstand die Rechte. Der Professor testete den von Jalbert erfundenen Gleiter lange Zeit im Windkanal und veröffentlichte einige Artikel über die neu gewonnenen Erkenntnisse. Er verfolgte damit das Ziel, das Militär darauf aufmerksam zu machen und daraus Kapital zu schlagen. Der Professor hatte damit auch Erfolg. Domina Jalbert, der eigentliche Erfinder, wurde nie erwähnt (Kurz, 1988, S.83).

1968 entdeckte der amerikanische Fallschirmexperte Steve Snyder die neue Konstruktion und nahm noch ein paar Verbesserungen an dem Schirm vor. Er schaffte es, dass die Sinkgeschwindigkeit im Vergleich zu herkömmlichen Schirmen um die Hälfte reduziert werden konnte (ebd., S.84).

2.3.6.4 Der Fußstart wird entdeckt

Einen Flächenfallschirm nur durch Hilfe der Beine vom Boden weg zu starten, galt lange Zeit als nicht möglich. Es gab Theorien, dass es mit Hilfe von Gegenwind auf sehr steilen Hängen eventuell zu einem Abheben kommen könnte. Auch als das Gegenteil bewiesen wurde, setzte sich die Art des Startens nicht sofort durch. Bereits in den Jahren 1968/69 soll es Personen gelungen sein, mit dem Flächenfallschirmen zu Fuß anzulaufen, um anschließend über die steilen Felswände des Grand Canyons zu segeln (Kurz, 1988, S.84).

Der Brite Walter Neumark kann hier als einer der Pioniere betrachtet werden. Er wusste, dass die neuen Materialien eine höhere Leistung ermöglichten und startete 1967 als erster Mensch erfolgreich von einem Berg. Die Zeit war jedoch noch nicht reif für die Entwicklung, denn die zur selben Zeit eintretende Drachenflugbewegung verdrängte seine Vision für den Paragleitsport (Nitsch, 2008, S.220).

2.3.6.5 Die deutschen Pioniere

Die neuen Matratzenkonstruktionen gelangten am Beginn der Siebzigerjahre allmählich nach Europa. Der aus München stammende Hartmut Huber war einer der Ersten, der sich Besitzer eines „Para-Clouds“ nennen konnte. Huber war ein leidenschaftlicher Fallschirmspringer und führte mit dem Schirm von einer Brücke wahrscheinlich einen der ersten Base-Jumping- Sprünge der Geschichte durch. An einem stürmischen Tag legte Huber in den Tiroler Alpen bei Kitzbühel auf einem steilen Hang seinen Schirm auf. Eine starke Windböe erfasste ihn und vor den Augen der vielen Zuschauer schwebte er in Richtung Gipfelkreuz. Er konnte den Flug erfolgreich ausführen und sanft wieder landen. Nur wenige Zeit später wurde sein Erfolg aber von Mike Harker übertroffen, denn er flog mit einem Drachen vom höchsten Gipfel Deutschlands, der Zugspitze. Als Huber das sah, wechselte auch er die Sportart und wurde Drachenflieger. Anscheinend wirkte es für die Matratzenspringer demotivierend, mit einem Schirm, der nur mäßig gute Gleiteigenschaften hatte, von Hängen zu starten, um kurz in der Luft zu schweben (Kurz, 1988, S.84).

Heinz Fischer und Volker Rademacher zählen zu den deutschen Pionieren des Paragleitens. Auch wenn sie eigentlich aus einer völlig anderen Intention einen Flug vom Tegelberg starteten, waren sie wahrscheinlich die Ersten, die einen Flug mit 1000 Höhenmeter Differenz zwischen Start und Landung hinter sich brachten. In einem Interview sagten die beiden:

Wir starteten damals eher aus Angst vom Boden weg. Denn die verfügbaren Flächenschirme öffneten sich beim Sprung aus dem Flugzeug ja nicht immer zuverlässig. Die heiße Thermik am Tegelberg schaukelte uns ungeheuer herum. [...] Ehrlich gesagt, wir genierten und vor unseren Freunden mit unseren Tegelberg – Flügen, denn ein richtiger Fallschirmspringer springt schließlich spektakulär aus dem Flugzeug und läuft nicht vom Berg herunter. (Nitsch, 2012, S.224)

Die beiden Pioniere hörten aber dann bald darauf wieder mit den Flügen am Tegelberg auf, denn sie waren der Ansicht, dass der wahre Kick der freie Fall sei und den könne man sich nur beim Fallschirmspringen holen (Kurz, 1988, S.78).

Die beiden Naturwissenschaftler Udo und Dieter Strasilla wurden am Beginn der Siebzigerjahre durch ihre waghalsigen Flüge bekannt. Sie experimentierten viel mit der Kombination, Schi an die Füße geschnallt zu haben und dabei von einem Gleitschirm gezogen zu werden. Strasilla wurde beim Versuch eines kurzen Fluges mit Schi auf einem Gletscher in der Schweiz von einer Windböe erfasst und weit emporgehoben. Er konnte aber unversehrt ins Tal gleiten und brachte einen Flug mit 1600m Höhenunterschied erfolgreich hinter sich. Die beiden promovierten Naturwissenschaftler wollten das Gleitschirmfliegen als Breitensport etablieren, erreichten aber durch tollkühne und spektakuläre Vorführungen eher das Gegenteil (Nitsch, 2012, S.224).

Einer der faszinierendsten Pioniere war Fritz Dolezalek, der auch unter dem Spitznamen Daniel Düsentrieb bekannt wurde. Seinen Traum vom Fliegen verwirklichte Dolezalek durch das Experimentieren von und das Weiterentwickeln mit bereits vorhandenen Schirmen. Der promovierte Physiker legte sich einen kaputten Sprungschirm zu und vergrößerte die Zellenanzahl von fünf auf sieben. Dadurch gelang es ihm, größere Flugdistanzen zurückzulegen. Dolezalek stand nicht gerne im Rampenlicht und seine erfolgreichen Flüge blieben lange unentdeckt (ebd., S.225). Einige seiner ersten erfolgreichen Flugversuche konnten mit Super-8-Filmaufnahmen festgehalten werden. Sie zeigen den Physiker, wie er auf Sanddünen am Strand mit angeschnallten Skiern im Winter und zu Fuß im Sommer auf steilen Wiesenhängen mit seinen Konstruktionen experimentiert (DHV, 2017). Der begeisterte Wanderer und Bergliebhaber startete meistens weit abseits der Öffentlichkeit irgendwo in den Bayrischen und Tiroler Alpen und blieb dadurch weitgehend unbemerkt. Als der Gleitschirmboom einige Jahre später die breite Masse erreichte, war Fritz Dolezalek bereits schon ein routinierter Flieger. Obwohl er beim ersten Gleitschirmwettbewerb in Sillian die Favoritenrolle einnahm, konnte er nur den fünften Platz belegen. Der Grund war aber nicht seine Leistung, sondern die Tatsache, dass er einen Tag später angereist war. Als man ihn nach dem Grund fragte, antwortete er: „Meine Frau brauchte das Auto zum Einkaufen.“ Friedrich Kurz (1986) beschrieb den Wettkampf in der Hauptstadt Osttirols folgendermaßen:

[...] gemütlich marschierte Fritz über die Klippe hinaus ins Leere – und stieg sofort 45 Grad steil weg nach oben. Ein Hawaii-Start! 10,50, ja 100 Meter hoch kreiste er über dem Startplatz – Piloten und Zuschauer johlten vor Begeisterung. Plötzlich ließ er die Steuerleinen los und begann im Wettkampf, den Startplatz zu fotografieren. (Nitsch 2012, S.225)

Wäre Fritz Dolezalek nicht so ein Mann der leisen Töne gewesen, so hätte auch er der Wegbereiter für den Paragleitschirm-Boom sein können (Kurz, 1988, S.78).

2.3.6.6 Die Revolution in Frankreich

Jean-Claude Bétemps kam 1978 die zündende Idee, als er einen Fallschirmspringer entlang eines steilen Berghanges heruntersegeln sah. Sofort versuchte er seinen Kollegen Gérard Bosson davon zu überzeugen, dass es mit einem Schirm möglich ist, einen Hang hinunter zu segeln, wenn der Winkel der Hangneigung geringer ist als der Gleitwinkel. Bosson war zunächst nicht wirklich von der Idee überzeugt, bis Bétemps die ersten erfolgreichen Flüge in den französischen Seealpen gemeinsam mit dem Schweizer André Bohn absolvierte. Schon bei ihrem zweiten Versuch schwebten die beiden rund 1000 Meter hinab und landeten auf einem Fußballfeld in Mieussy (Nitsch, 2012, S.223). Die eigentliche Absicht hinter den Flügen war aber nicht das Fliegen mit dem Schirm an sich, sondern die Findung einer kostengünstigen Trainingsmöglichkeit für die Ziellandungswettbewerbe beim Fallschirmspringen. Das Springen aus dem Flugzeug kostete viel Geld und darum wollten die drei zunächst niemandem etwas von ihrer neu entdeckten Trainingsmethode berichten (Wiesenthal, 1990, S.22). Es dauerte jedoch nur wenige Tage und alle Kollegen aus dem Fallschirmclub versuchten ebenfalls auf dem Hang mit ihren Schirmen zu Fuß zu starten. Bosson, der am Beginn etwas skeptisch gewesen war, packte das Gleitschirmfieber und er übte unermüdlich auf dem Hang. Aus seiner Begeisterung heraus gründete er den „Club des Choucas“, was übersetzt „Club der Dohlen“ bedeutet. Der Gleitschirmclub hatte zunächst nur 15 Mitglieder, aber konnte binnen kürzester Zeit einen rasanten Zuwachs genießen. Bereits im Folgejahr zählte er schon 50 Mitglieder, nach nur drei Jahren bereits 500. Der Sport boomte und wurde stetig populärer (Nitsch, 2012, S.223). Die drei Paragleitpioniere gründeten 1979 die erste Gleitschirmschule weltweit. Innerhalb von 6 Jahren steigerte sich dabei die Schüler/innenanzahl von 30 im ersten Jahr auf 1200 im Jahr 1985 (Kurz, 1986, S.48).

2.3.7 Das Gleitschirmfliegen erobert Europa

Erst nach jahrelangem Experimentieren konnte sich die Gleitschirmbewegung 1985 von Frankreich auf andere Länder Europas ausbreiten. Die Länder reagierten schnell auf den wachsenden Gleitschirmboom und es wurde neben der Infrastruktur für das Erlernen des Paragleitens auch die behördliche Legitimation sowie die mediale Berichterstattung über die neue Trendsportart geändert (Wiesenthal, 1990, S.23).

2.3.7.1 Schweiz

In den ersten 1980er Jahren verbreitete sich zunächst das Gleitschirmfliegen über die französischen Alpen gen Osten in die Schweiz. Hier gab es bereits 1981 einen Paragleitschirm-Wettbewerb, der unter dem Namen Fußstart-Meisterschaft ausgeschrieben war. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen wurden vom Schweizer Hängegleiterverband bestimmt, in den ab 1985 auch Gleitschirmflieger als Mitglieder aufgenommen wurden. Die Schirme wurden durch Sprünge aus dem Flugzeug getestet und überprüft, um auf dem Markt zugelassen zu werden. Dabei sah das Prüfungsverfahren so aus, dass mit dem Schirm aus einem Flugzeug gesprungen wurde und nach dessen Öffnung ein paar Flugprogramme getestet wurden (Nitsch, 2012, S.226).

2.3.7.2 Österreich

In Österreich waren die Berge ebenso gut zum Fliegen geeignet wie in Frankreich, jedoch stand wie so oft eine lange behördliche Diskussion über die gesetzlichen Rahmenbedingungen des Gleitschirmfliegens im Wege. 1986 konnte eine Übereinstimmung gefunden werden und man konnte die Fluglizenz überraschend einfach nach einer dreitägigen Ausbildung durch einen Drachenfluglehrer erwerben (Nitsch, 2012, S.226). Die erste Flugschule, die Kurse für das Paragleiten erteilte, entstand durch Sepp Himberger im Tiroler Ort Kössen. Unzählige Flugbegeisterte zog es zu der Flugschule, um diese Art des Fliegens zu erlernen (Wiesenthal, 1990, S.26).

2.3.7.3 Deutschland

In Deutschland wurde die neue Sportart zunächst einmal gründlich erprobt, bevor eine allgemeine Zulassung veranlasst wurde. Der Deutsche Hängegleiterverband (DHV) ließ das

Gleitschirmfliegen durch zehn ausgewählte Personen testen und protokollierte die Ergebnisse. 1987 wurde das Paragleiten von den Behörden genehmigt, da die Ergebnisse der Testung positiv ausfielen (Nitsch, 2012, S.226).

Als am Ende der 1980er die gesetzlichen Hürden überwunden waren, startete der Gleitschirmboom richtig durch. Keine andere Flugsportart hatte bis dahin solch immense Zuwachsraten erfahren wie das Paragleiten. Weltweit betrieben 1987 ca. 10000 Sportler/innen das Gleitschirmfliegen. Das Material verbesserte sich jährlich und die Gleitzahl der Schirme wurde stetig gesteigert (Nitsch, 2012, S.228). Am Ende des Jahres 1987 konnten bereits Gleitschirme mit der Gleitzahl 4 (zurückgelegte Strecke: Höhenunterschied), die einen minimalen Sinkflug von 2m/sec aufwiesen, gekauft werden. Dadurch konnte der Paragleiter bei passenden Bedingungen über mehrere Stunden hinweg in der Luft bleiben (Schlager, 2011, S.11). Es herrschte ein reger Verkaufskampf der verschiedenen Hersteller um die Marktführung der Gleitschirme.

Die Begeisterung für das Fliegen war damals aber noch auf den Alpenraum in Europa und auf Japan beschränkt. Obwohl es viele Entwicklungspioniere des Gleitschirmes in den USA gab, waren in den 1980er-Jahren nur wenige Personen aktiv am Fliegen. Gründe dafür waren einerseits die geringe Gleitzahl der Schirme, die sehr steile Hänge und Berge zum Abheben benötigten, und andererseits das Schadensersatzrecht, das in der USA gültig war. Deswegen weigerten sich viele Liftbetreiber, die Sportler/innen zu befördern, aus Angst vor einer möglichen Klage im Falle eines Unfalles. In den Nationalparks war das Fliegen strikt verboten und man hatte bei Nichtbeachtung sogar mit Geldstrafen zu rechnen (Nitsch, 2012, S.228).

Mit der Zunahme an ausübenden Paragleiter/innen stiegen zunächst auch die Unfallzahlen rasant an und die negativen Schlagzeilen in den Medien häuften sich. Auch tödliche Unfälle kamen immer wieder vor. Häufig war der Grund dafür eine Kombination aus schlechtem Material und einer unzureichenden Ausbildung der Sportler/innen. Die Flugverbände reagierten schnell auf das Problem und die Ausbildungsqualität wurde deutlich verbessert. Am Ende der 1980er-Jahre hatte der junge Flugsport bereits so viele Anhänger, dass eine Gleitschirmliga gegründet wurde. Es gab nun nationale und internationale Wettbewerbe. Die Entwicklung machte aber nicht halt, die Paragleiter wurden technisch immer versierter und das Streckenfliegen wurde dadurch immer populärer (Schlager, 2011, S.12).

2.3.8 Zusammenfassung der Geschichte

Es gibt eine lange Liste von Abenteurer/innen und Wissenschaftler/innen, die versuchten mit ihren Konstruktionen den Traum vom Fliegen zu verwirklichen. Betrachtet man die Geschichte des Gleitschirms genauer, so ist erkennbar, dass der Erfolg einer Erfindung mit den gegebenen Bedingungen der Zeit korrelieren muss. Faktoren wie das Know-how, der Wissensdurst von Abenteurer/innen und Pionier/innen sowie begeisterte Menschen, die offen für Neues sind, müssen vorhanden sein, um eine Idee für die breite Masse zugänglich zu machen. Zusammengefasst kann gesagt werden, dass der Zeitpunkt und der Zeitgeist zusammenpassen müssen. Kommt jemand mit einer genialen Erfindung zu früh, wird sich diese nicht durchsetzen. Nach den ersten funktionierenden Konstruktionen von Springer-Gleitschirmen verstrichen beinahe zwei Jahrzehnte, bis die Zeit reif dafür war, dass es populär wurde, den Rucksack mit dem Schirm auf einen Berg zu tragen und lautlos in das Tal zu fliegen (Kurz 1988, S.100).

2.3.9 Gleitschirmfliegen heute

Die junge Sportart hat sich rasant verbreitet. Keine andere Luftsportart konnte vergleichsweise in einer solch kurzen Zeitspanne einen so großen Zulauf an begeisterten Pilot/innen zählen. Vor den modernen Gleitschirmen empfanden die Menschen das Fliegen als zu riskant, zu teuer und zu aufwändig. Heutzutage ist das nicht mehr der Fall, denn die Paragleiter sind leicht beherrschbar und sicher geworden, insofern nicht mit Absicht die Grenzen der Belastbarkeit der Materialien ausgereizt werden und man die meteorologischen Verhältnisse beachtet (Kurz, 2008, S.8). Das Paragleiten hat sich zu einer Sportart entwickelt, die in ihrer Grundform ohne besonderen Voraussetzungen betrieben werden kann. Natürlich sind ein physisch und psychisch guter Zustand des Körpers sowie eine profunde Ausbildung erforderlich. Die Lizenz zum Paragleiten kann bereits ab 16 Jahren erworben werden (Schlager, 2011, S.9). Das Paragleiten bietet in seinen Ausführungsformen viele verschiedene Möglichkeiten und hat sich deshalb rund um den Globus als beliebter Flugsport etabliert. Traumhaft schöne Fluggebiete sind nicht nur in den Alpen vorzufinden, sondern auch am Meer sowie auf anderen Kontinenten (DHV, 2017). Kurz (2008, S.8) beschreibt das Gleitschirmfliegen als eine „*reine Freude und Erholung*“, denn es gibt nichts Schöneres, als aus dem Rucksack ein kleines Kunststoffpäckchen zu holen und davon zu schweben.

2.4 Möglichkeiten des Gleitschirmfliegens

Aufgrund der großen Vielfalt an Varianten (DHV, 2017) dient das folgende Kapitel einem kurzen Überblick über die Ausübungsmöglichkeiten des Paragleitens.

2.4.1 Hike and Fly

Die Vorstellung auf einen Berg zu gehen und anschließend sanft mit dem Paragleiter in das Tal zurück zu segeln, galt als eines der Hauptargumente für viele Interessenten, als die Sportart noch in ihren Startlöchern stand (Guenay, 1996, S.105). Heute ist der Anteil der Sportler/innen, die zu Fuß mit dem Paragleitschirm auf dem Rücken auf dem Weg zum Gipfel sind, verhältnismäßig gering. Es gilt als etwas absolut Besonderes, von einem Gipfel der Alpen zu fliegen und die Rücken und Grate des Berges zu überfliegen. Das alpine Gleitschirmfliegen bringt zusätzliche Gefahren mit sich. Neben den herkömmlichen Gefahren des Fliegens sind nun auch die alpinen Gefahren miteinzuberechnen. Die verwendeten Schirme haben meist ein kleineres Packvolumen und ein geringeres Gewicht (Schlager, 2011, S.151).

2.4.2 Soaren

Prallt eine Luftströmung auf einen Hang, das kann zum Beispiel eine Sanddüne oder der Rücken eines Berges sein, kommt es zu einer Umlenkung der Luft und ein Aufwind entsteht. Diese Hangaufwinde haben meistens einen ruhigen Charakter und können daher auch gut von Anfängern genutzt werden. Der Paragleitschirm gewinnt in der konstanten und ruhigen Luftströmung stetig an Höhe. Das Soaren ist genussvolles Flugerlebnis (DHV 2017).

2.4.3 Thermikfliegen

Scheint die Sonne, so kommt es zur Erwärmung des Bodens und der darüberliegenden Luft. Warme Luftmassen haben eine geringere Dichte als kalte und steigen deswegen auf. Dieses Phänomen wird auch als Thermik bezeichnet. Den thermischen Aufwind nutzen die Paragleiter/innen, um stetig an Höhe gewinnen zu können. Die Gleitschirmflieger/innen müssen immer wieder aufs Neue die thermischen Strömungen finden und richtig ausnutzen. Darin liegen der Reiz und die Herausforderung des Thermikfliegens (ebd.).

2.4.4 Streckenfliegen

Paragleiter/innen drücken durch den Begriff „auf Strecke gehen“ aus, dass sie den gewohnten Luftraum verlassen und durch die thermischen Aufwinde und mit Hilfe des Windes eine Flugstrecke zurücklegen wollen. Häufig haben die Sportler/innen dabei ein ganz bestimmtes Ziel für die Landung vor Augen, eine geplante Distanz, die zurückgelegt werden soll, oder einen Wendepunkt, der erfliegen werden soll. Das Streckenfliegen ist eine anspruchsvolle Kunst des Gleitschirmfliegens und gilt als große Herausforderung für die Pilot/innen. Neben dem fliegerischen Können sind auch physische und psychische Belastbarkeit eine wichtige Voraussetzung für das Absolvieren von großen Distanzen (Schlager, 2011, S.131).

2.4.5 Flachlandfliegen

Die Gleitschirmflieger/innen werden durch eine Schleppwinde beschleunigt und gewinnen so an Höhe. In der gewünschten Höhe können sich die Pilot/innen von dem Seil lösen und frei durch die Luft segeln. Dadurch ist ein Fliegen auch ohne Berge realisierbar (DHV, 2017).

2.4.6 Groundhandling

Als Groundhandling oder auch Bodenhandling bezeichnet man das spielerische Steuern des Paragleitschirmes im Wind auf einer flachen Wiese. Es dient als gute Ergänzung zum normalen Gleitschirmfliegen, da die Pilot/innen dadurch Erfahrungswerte über das aerodynamische Verhalten ihres Schirmes sammeln können (Schlager, 2011, S.15).

2.4.7 Tandemfliegen

Mit Hilfe von speziellen Schirmkonstruktionen kann auch zu zweit geflogen werden. Der Passagier wird dabei vor dem/der Pilot/in fixiert und muss bei Start und Landung aktiv mitlaufen. Bei guten Bedingungen ist ein Tandemflug nicht gefährlicher als ein Einzelflug. Pilot/innen können die Erlaubnis zu Tandemflügen nur durch eine zusätzliche Ausbildung erwerben (Schlager, 2011, S.13).

2.4.8 Speedflying

Diese Flugsportvariation hat zum Ziel, in hohen Geschwindigkeiten steiles Gelände mit oder ohne Ski an den Füßen herunterzugleiten. Dabei werden kleine und sehr wendige Schirme eingesetzt. Obwohl die ersten Versuche mit Gleitschirm und Ski bereits in den 1980er Jahren erfolgten, konnte sich der Trend erst sehr spät durchsetzen. Erst 2006 wurde der erste kommerzielle Speedflyer auf dem Markt gebracht. Speedflying verbindet Paragleiten, Snowkiten und Freeriding zu einer einzigartigen alpinen Aktivität (Brandner, 2012, S.55).

2.4.9 Wettkampf

Das Paragleiten wurde von Anfang an durch Wettbewerbe bestimmt und vorangetrieben (Guenay, 1996, S.103). Wie in anderen Sportarten können durch die Wettkämpfe die Kräfte und Fähigkeiten der Pilot/innen gemessen werden. Prädestiniert ist beim Paragleiten die Wertung von Streckenflügen, wobei es hier die unterschiedlichsten Varianten gibt. Neben einzelnen Streckenflugleistungen werden auch die Summe von Streckenflügen oder sogar ganze Teamleistungen in den verschiedenen Disziplinen gewertet. Großen Anklang finden bei den Sportler/innen die XC-Streckenflüge. Als Grundlage für das Regelwerk bei internationalen Wettkämpfen gelten die FAI-Regeln (Fédération Aéronautique Internationale) (Schlager, 2011, S. 144).

2.4.10 XC-Contest

Um den Spaß an Flügen mit großen Distanzen zu erhöhen und den Wettbewerb von Streckenflügen leichter zu gestalten, wurde 2002 der XC-Contest, den es schon seit 1983 gegeben hat, revolutioniert. Der dezentrale Wettbewerb wurde modernisiert und die Dokumentation der geschafften Flugdistanzen muss nun nicht mehr mühsam mithilfe von analogen Photographien durchgeführt werden, sondern kann nun mithilfe von digitalen Aufzeichnungen und der Internetübermittlung erfolgen (Nitsch, 2012, S. 262). Die Dokumentation des Fluges und die Richtlinien stellen eine vereinfachte Form der FAI-Regeln dar. Von einer verpflichtenden offiziellen Anmeldung des Zweckes des Fluges vor dem Starten kann jedoch abgesehen werden. Daraus ergibt sich, dass die Sportler/innen die gegebenen Wetterbedingungen individuell ausnutzen können. Die Wertung eines Fluges wird nach der FAI-Prozentregel durchgeführt. Gewertet werden neben den freien Streckenflügen auch die Dreiecksflüge. Die Wertung eines Fluges als Dreieck unterliegt

hierbei strengen Kriterien der Wegstrecke (Schlager, 2011, S.144). Der XC-Contest erfreut sich bei den Paragleiter/innen hoher Beliebtheit. Das zeigen auch die Zahlen an eingereichten Flügen in Deutschland. 71 000 dokumentierte Flüge wurden von rund 35 000 Piloten online gestellt (Nitsch, 2012, S.262).

2.4.11 Zentrale Wettbewerbe

Beim Paragleiten gibt es ähnlich wie in anderen Sportarten Landes-, Europa- und Weltmeisterschaften. In den Bewerben sind verschiedene Streckenflugaufgaben zu meistern. Es werden mehrere Durchgänge geflogen und die Teilergebnisse der absolvierten Flüge mittels Punktesystem addiert. Um im Spitzenfeld mitmischen zu können, sind eine ausgefeilte Flugtaktik und stetige Leistungen in allen Durchgängen erforderlich. In vielen Ländern sind eigene Gleitschirmligen vorhanden, deren Gesamtsieger/in den Landesmeistertitel bekommt. Die Besten aus den nationalen Bewerben formen das Nationalteam des jeweiligen Landes (Schlager, 2011, S.149).

Die Paragleitliga in Österreich entstand 1988 und gilt als große Stütze für den Leistungssport im Gleitschirmfliegen. Die Sportler/innen messen ihr Können bei nationalen und internationalen Bewerben und konnten auch schon große Erfolge vorweisen. Im Jahr 2012 konnte das österreichische Nationalteam den Titel des Europameisters holen (Austrian Paragliding League, 2017).

2.4.12 Akrobatikflüge

Den Wunsch nach der Überschreitung von vermeintlichen Bewegungsgrenzen mit dem Gleitschirm existiert wahrscheinlich bereits seit der Geburtsstunde des Paragleitens. Trotzdem ist die Disziplin eine relativ junge, wenn man sie mit den Streckenflügen vergleicht. Erst seit wenigen Jahren gibt es fixe Figuren und Flugchoreografien, die trainiert werden. Flüge, die durch zwei oder mehrere Partner ausgeübt werden, gelten als Königsdisziplin des Acrofliegens (Nitsch, 2012, S. 264). Um Kunststücke wie Spiralen oder Loopings fliegen zu können, verwenden die Pilot/innen spezielle Acro-Gleitschirme, die extrem schnell und wendig sind (Schlager, 2011, S. 114). 2006 wurde in Villeneuve die erste Akrobatikflug-Weltmeisterschaft ausgetragen (Nitsch 2012, S. 264).

3. Motivationspsychologie

In den vorangegangenen Kapiteln konnten die Leser/innen einen Einblick in das Paragleiten gewinnen, im folgenden Kapitel werden hingegen die grundlegenden Themenfelder der Motivationspsychologie erläutert. Die Begrifflichkeiten Motiv und Motivation mittels Literatur zu analysieren, steht dabei im Fokus. Zusätzlich wird in den folgenden Kapiteln die sportspezifische Motivforschung anhand der Arbeiten von Lehnert, Sudeck und Conzelmann (2011) sowie Gabler (2002) beleuchtet.

3.1 Themenbereich der Motivationspsychologie

Das Bestreben der Motivationspsychologie liegt darin, die Beweggründe des menschlichen Verhaltens zu ergründen. Sie möchte herausfinden, was das Verhalten der Menschen maßgeblich in seiner Auswahl und Intensität beeinflusst und sie zielt darauf ab, Fragen wie „Warum setzen sich Menschen Ziele?“, „Welche Ziele sind das?“, „Wie werden die Ziele verfolgt?“ und „Warum handeln wir so, wie wir handeln?“ zu beantworten. (vgl. Rothgangel, Schüler & Dietz, 2004, S.90; Gerrig, 2015, S. 420).

Es wird aber nicht nur versucht, die Gründe der Motivation herauszufinden, sondern auch zu erforschen, warum Individuen in gleichen Situationen verschiedenartiges Verhalten aufweisen. Warum zeigen manche Personen eine höhere Motivation in bestimmten Situationen als andere (Rheinberg, 2008, S.13)?

Rheinberg (2008) gibt als Antwort auf diese Frage an, dass das individuelle Verhalten eng mit persönlichen Merkmalen und dem jeweiligen Zustand, in dem sich die Person gerade befindet, verbunden ist. Hier versucht die Motivationspsychologie die Gründe und Zusammenhänge zwischen individuellen Merkmalen der Person und der jeweiligen Lebenssituation auf den momentanen Zustand zu erklären. Als Forschungsziel hinzu kommt der Versuch, eine Antwort auf das Phänomen zu bekommen, dass ein und dieselbe Person an einem Tag eine hohe Motivation an den Tag legt und an einem anderen keine zeigt (Rheinberg, 2008, S.12).

3.1.1 Definition der Motivation

Den Begriff Motivation gibt es nicht erst seit der Entstehung der wissenschaftlichen Sparte der Psychologie, vielmehr ist der Terminus stark im alltäglichem Wortgebrauch verankert.

Die wissenschaftliche wie die alltägliche Verwendung des Terminus haben dabei dasselbe Ziel. So versuchen beide Konstanten und Differenzen im menschlichen Verhalten sowie zwischen Personen zu entschlüsseln (Rothermund & Eder, 2011, S.11).

Das Wort Motivation ist ein geläufiger Begriff, der im Alltag häufig verwendet wird. Die meisten Personen haben ein subjektives Verständnis, wenn jemand sagt: „Ich bin motiviert.“ Die alltagsprachliche Bedeutung des Terminus Motivation stimmt aber nicht völlig mit dem Motivationsbegriff der Wissenschaft überein. Beyer (1992, S.419) ist der Ansicht, dass der Begriff Motivation mit vielen anderen Termini gleichgesetzt wird, die in Wahrheit aber in ihrer Bedeutung stark differieren. Als Beispiel führt er die Begriffe „Bedürfnis, Affekt, Lust, Stimmung, Wunsch, etc.“ an (Beyer, 1992, S419).

Sucht man nach einer allgemeingültigen Begriffsbestimmung in der fachliterarischen Welt der Psychologie, so kommt man zu der Erkenntnis, dass es diese nicht gibt. Motivation definiert Gerrig (2015, S. 420) als „einen allgemeinen Begriff für alle Prozesse, die der Initiierung, der Richtungsgebung und der Aufrechterhaltung physischer und psychischer Aktivitäten dienen.“ Rheinberg (2008, S. 16) hält sich kürzer und betrachtet Motivation als „aktivierende Ausrichtung des momentanen Lebensvollzugs auf einen positiv bewerteten Zielzustand“. Ergänzend merkt er zudem an, dass diverse Prozesse im Erleben und Verhalten maßgeblich an dieser Ausrichtung beteiligt sind. Nach Gabler (2002, S. 13) ist Motivation die „Sammelbezeichnung für alle personenbezogenen Zustände und Prozesse, mit deren Hilfe versucht wird, das „Warum“ und „Wozu“ menschlichen Verhaltens zu erklären“. Nach Alfermann und Stoll (2010) können die Termini „Aktivierung, Intensivierung und Zielausrichtung von Handeln“ als Synonyme für den Begriff der Motivation Anwendung finden.

Motivationale Prozesse können durch drei Charakteristika beschrieben werden. Motivation generiert durch die Antizipation der Veränderung einer emotionalen Stimmung, sie aktiviert Handlungsweisen und erwirkt die Ausrichtung des Verhaltes auf bestimmte Ziele hin (Schmalt & Sokolowski 2006). Motivation ist somit ein „prozesshaftes Geschehen, in dem Handlungsziele herausgebildet und das Verhalten und Erleben auf diese Ziele ausgerichtet werden“ (Schmalt & Langens 2009, S.37).

Bei genaueren Betrachtung der unterschiedlichen Definitionen findet man als Parallelen die Verwendung des Terminus Motivation als Sammelbegriff für Situationen und Prozesse, die das Verhalten und die Wahrnehmung des Menschen prägen. Daraus ergibt sich, dass

Motivation nicht als kongruente Einheit gesehen werden kann, von der ein Individuum mehr oder wenig haben kann, sondern der Begriff dient als theoretische Konstruktion, die individuelles Verhalten erläutern soll. Motivation kann somit nicht direkt gemessen werden (Rheinberg, 2008, S.15). Laut Rheinberg (ebd.) unterliegt die Wahrnehmung und die begriffliche Erfassung eines Motivationsphänomens als „Motivation“ dem Vorhandensein der „Komponente einer aktivierenden Ausrichtung des momentanen Lebensvollzugs auf einen positiv bewerteten Zielzustand“. Obgleich er die Einordnung verschiedener Phänomene unter dem Hyperonym „Motivation“ anhand der Übereinstimmung zwischen deren Komponenten legitimiert (ebd.), verweist er auf die Notwendigkeit, „Motivation“ angesichts deren Beschaffenheit als Produkt von Teilprozessen und Phänomenen als Terminus zu sehen, der verschiedenartige Inhalte subsumiert (ebd.).

Es gibt viele unterschiedliche Theorien darüber, wie der Motivationsprozess im Menschen abläuft. Ausgangspunkt historischer Theorien ist die Vorstellung, dass das menschliche Verhalten aus der Summe von verschiedenen wirkenden Kräften resultiert. Man stellte sich die Kräfte, die das Verhalten bedingen, analog zu den Kräften der Physik vor, die durch die Addition und Subtraktion von Vektoren zu einer resultierenden Kraft berechnet werden können. Ein Grund alleine reiche demnach nicht aus, ein anderes Verhalten an den Tag zu legen, sondern um das Tun verändern zu können, bedürfe es der Komponente der energetisierenden Kraft. Diese Theorie der Motivation fand vor allem in den behavioristischen Triebtheorien und psychodynamischen Theorien Anklang. (Rothermund & Eder, 2011, S.20).

In den zuvor beschriebenen Theorien wird die Motivation als Resultat von Kräften dargestellt. Dabei ist das menschliche Verhalten das Ergebnis aus Bedürfnissen, Trieben und Umweltstimuli, die einen energetisierenden Einfluss auf das Tun des Menschen haben und dieses lenken. Dem entgegen stehen Theorien, die Motivation als Ergebnis von freien, gründlichen Überlegungen und vernünftigen Entscheidungen zwischen mehreren Handlungsoptionen sehen. Diese Theorien beschreiben die individuellen, menschlichen Entscheidungen für eine Verhaltensoption als eine Handlung zur Maximierung des subjektiven Vorteils. Eine Person würde sich demnach immer für jene Handlung entscheiden, von der sie sich die meisten subjektiven Vorteile erhofft (Rothermund & Eder, 2011, S. 58). Als Beispiel kann hier die „Prospect Theory“ oder die Spieltheorie genannt werden (Wakker, 2010, S. 2; Bartholomae & Wiens, 2016, S.3). Zusammenfassend kann Motivation als Terminus definiert werden, der in bestimmten Situationen eine Initiierung auf

eine positiv konnotierte Zielsituation bewirkt (vgl. Gerrig, 2015, S. 420; Rheinberg, 2008, S. 16; Heckhausen, 1989, S.10).

3.1.2 Motive

Das vorherige Kapitel hat aufgezeigt, welche Erklärungsansätze es für die Frage des „Wie“ der Motivation gibt. Im folgenden Kapitel soll das „Was“ des menschlichen Verhaltens beleuchtet werden. Was treibt also unser Handeln an (Rothermund & Eder, 2011, S. 88)?

Der Versuch der Erforschung der menschlichen Motive, die als Ursprung der Handlungenstränge gelten, ist seit der Entstehung der Psychologie vorhanden. Die Motivationspsychologie der Vergangenheit versuchte die Motive mittels Listen von grundlegenden Bedürfnissen oder durch Motivpyramiden zu beleuchten. Die moderne Forschung stellt für die Erklärung menschlichen Verhaltens Motive wie *„Leistung, Macht und Anschluss/Bindung“* in den Vordergrund (Rothermund & Eder, 2011, S. 89).

Damit sich Motivation in einer Person entfalten kann, müssen zuerst bestimmte situative und persönliche Voraussetzungen gegeben sein. Hier spielen innerhalb der Person die Motive eine Rolle, die man auch Bevorzugung bestimmter Zielbereiche nennen kann (Rothgangel et. al., 2004, S. 90). Anhand dieser Prozesse versucht die Motivationspsychologie das „Warum“ des menschlichen Handelns zu erklären (Gabler 2002, S.13).

Der Begriff Motiv wird in der Fachliteratur der Motivationspsychologie immer mit dem Adjektiv „stabil“ in Zusammenhang gebracht. Als stabil sind hier Wertungsdispositionen und Merkmale der Persönlichkeit gemeint. Nach Alferman und Stoll (2010. S.107) entspricht ein Motiv einem Charakteristikum, das ein gewisses Maß an Stabilität aufweist und das Individuum dazu veranlasst, sich vergleichbaren situativen Begebenheiten auszusetzen bzw. diesen auszuweichen. Mit anderen Worten können Motive auch als „stabile Wertungsdispositionen gegenüber thematisch ähnlichen Situationen“ begrifflich erfasst werden (ebd. S.109).

Motive sind affektbezogen, sie stellen Vorlieben bzw. Empfänglichkeiten für bestimmte Klassen von thematisch ähnlichen Anreizen dar. Diesen affektiven Präferenzen entsprechen analoge Wahrnehmungs- und Bewertungsdispositionen. Ein Motiv zeigt sich in der Tendenz, beliebige Situationen unter einem bestimmten Blickwinkel zu betrachten und zu deuten, und bestimmte Elemente der Situation als Chance, Gefahr oder

Handlungsaufforderung zu erleben. (Rothermund & Eder, 2011, S. 91)

Rheinberg (2008, S.20) beschreibt Motive als zeitlich anhaltende Präferenzen für gewisse Arten von Handlungssituationen. Simpler gesagt sind Motive unsichtbare Konstrukte, die hypothetisch angenommen werden. Motive erklären etwas und sind nicht deskriptiver Natur (Heckhausen, 1989, S.9).

Personen können Motive sowohl als psychologische als auch als physiologische Bedürfnisse wahrnehmen (Bischof, 2008, S.143). Um die Bedürfnisse zu befriedigen, bevorzugt das Individuum bestimmte Zielbereiche. Die Bevorzugung ist als eine stabile Eigenschaft zu verstehen. Zum Beispieler gibt es Personen, die ständig nach besonders herausragenden Leistungen streben. Dies kann sportlicher oder auch beruflicher Erfolg sein. Hier steht ganz klar das Leistungsmotiv im Vordergrund. Jedoch gibt es auch Menschen, denen soziale Kontakte und das Erleben von Gemeinsamkeiten in einer Freundschaft wichtiger sind (Anschlussmotiv) als der Erfolg (Rothgangel et. al., 2004, S. 90). Rothermund & Eder definieren ein Motiv demnach als „erhöhte [...] Bereitschaft motivthematisch passende Elemente von Situationen zu identifizieren und auf diese in charakteristischer Weise zu reagieren“ (Rothermund & Eder, 2011, S. 92).

Somit sind Motive ein Teil der menschlichen Persönlichkeit und zeigen, welche Art von Zielen für die jeweilige Person als erstrebenswert gilt und warum der Mensch gerade so und nicht anders handelt (Bischof, 2008, S. 143).

„Motive sind grundlegende, zumeist unbewusste und der direkten Beobachtung verborgene Einflussfaktoren, die unser Denken, Fühlen und Handeln automatisch in eine bestimmte Richtung lenken.“ (Rothermund & Eder, 2011, S. 128)

3.2 Sportspezifische Motivforschung

Warum erklimmen Menschen unter großen körperlichen Anstrengungen einen Berg? Worin besteht der Antrieb von Personen, die in einem Fitness-Studio schweißtreibende Übungen wiederholt durchführen? Oder: Wieso suchen Menschen die Herausforderung im Kampfsport, laufen 42,195 Kilometer und führen komplexe Yogaübungen aus, obwohl es ohne diese körperliche und geistige Anstrengung leichter wäre (Gerrig 2015, S.421)? Eine sportliche Handlung wird dann aufgenommen, wenn die Interaktion zwischen den Motiven einer Person und den situativen Gegebenheiten übereinstimmen. Dabei kann das sportliche Handeln dasselbe sein, die Motive dahinter, die den Anlass zur Ausübung des Sportes geben, können sich aber unterscheiden. Ein Individuum, das schwimmen gehen möchte, wird nach Möglichkeit versuchen, eine Gelegenheit zu finden, ihr Bedürfnisse realisieren zu können. Eine andere Person, die an einem heißen Sommertag eine Laufrunde absolviert, an einem kühlen See vorbeikommt und sich aufgrund des Anreizes, sich durch das frische Wasser abzukühlen, dazu entscheidet, eine Runde darin zu schwimmen, zeigt das selbe sportliche Handeln, aber die Wechselwirkung zwischen Motiven und Situation ist eine andere (Gabler, 2002, S. 29).

Laut Gabler (2002, S.12) gibt es eine Vielzahl von Gründen, die uns zum Sporttreiben bewegen. Die konkreten Antworten verbergen sich in der Motivation der Sportler/innen (Gerrig 2015, S.421). Da die Motivation aber aus personenbezogenen und situationsbezogenen Einflüssen besteht, würde eine Berücksichtigung aller sportlichen Situationen, auf die die Sportler/innen ihre Motive richten, nicht zielführend sein, da eine lange nicht überschaubare Liste das Ergebnis wäre. Deshalb ist es notwendig, die Motive der Sportler/innen zu klassifizieren (Gabler, 2002, S. 13).

3.2.1 Sportmotive nach Gabler

Gabler (2002, S.13) orientiert sich in seiner Klassifizierung der Motive auf gewisse Grundsituationen, die im Sport gegeben sind beziehungsweise die von den Sportler/innen aufgesucht werden. Als Beispiel wären hier Motive wie Spiel, Aggression und Leistung zu nennen. Aufgrund des Erlebens dieser Situationen entwickeln sich Erfahrungen, die den Sportler/innen helfen, diese zu beurteilen. Um die Übersicht der unterschiedlichen Motive zu gewährleisten, sind sportliche Situationen gefragt, „zu denen relativ viele Personen überdauernde, generelle und individuelle Wertungsdispositionen besitzen“ (ebd.). Drei Punkte sind nach Gabler (ebd.) für die Garantie einer Ordnung in der Motivvielfalt wichtig:

1. Eine klare Kennzeichnung und Abgrenzung von immer wiederkehrenden situativen Gegebenheiten im Sport.
2. Es müssen klare Definitionen für die Erwartungen, Ziele und Bewertungen, die situationsgerichtet sind, gefunden werden.
3. Haben Motive Gemeinsamkeiten, so können diese zu Motivgruppen klassifiziert werden.

Aufgrund dieser Analyse konstruierte Gabler (2002) ein Kategoriensystem, in dem eine Differenzierung der Motive von sportlichen Handlungen durch drei Merkmale („Bezogen auf das Sporttreiben selbst“, „Bezogen auf das Ergebnis des Sporttreibens“ und „Bezogen auf das Sporttreiben als Mittel für weitere Zwecke“) erfolgen kann. Die Motive können dabei einerseits auf das Individuum selbst bezogen sein oder auch andere Personen einbeziehen (Gabler 2002, S.14).

Tab. 1: Motivklassifikation im Sport

	Ichbezogen	im sozialen Kontext
Bezogen auf das Sporttreiben selbst	1. Bewegung, körperliche Aktivität, Funktionslust 2. Freude an bestimmten sportspezifischen Bewegungsformen 3. Ästhetische Erfahrungen 4. Bewegungsempfindungen, kinästhetische Erfahrungen 5. Selbsterfahrung, Selbsterkenntnis 6. Askese, körperliche Herausforderung, Selbstüberwindung 7. Spiel 8. Risiko, Abenteuer, Spannung	9. Soziale Interaktion
Bezogen auf das Ergebnis des Sporttreibens	10. Leistung als Selbstbestätigung und sachbezogener Erfolg 11. Leistung als Selbstbestätigung und subjektbezogener Erfolg 12. Leistung als Selbstbestätigung und sozialer Erfolg	13. Leistung als Präsentation 14. Leistung als Fremdbestätigung und soziale Anerkennung 15. Leistung als Prestige 16. Leistung als Dominanz und Macht
Bezogen auf das Sporttreiben als Mittel für weitere Zwecke	17. Gesundheit 18. Fitness und körperliche Tüchtigkeit 19. Aussehen und Eitelkeit 20. Entspannung, Zerstreuung, Abwechslung 21. Kompensation (Ausgleich) 22. Naturerlebnis 23. Freizeitgestaltung 24. Materielle Gewinnung	25. Kontakt, Anschluss 26. Geselligkeit, Kameradschaft 27. Aggression 28. Sozialer Aufstieg 29. Ideologie

Quelle: Gabler (2002, S.17)

Die 30 Grundsituationen dienten Gabler (2002) für die Entwicklung eines Fragebogens, der die Motive der Proband/innen mittels 24 Items erheben sollte (Lehnert et al., 2011, S. 149). Anhand dieses Fragebogens wurden rund 800 Proband/innen befragt, warum sie Sport aktiv ausübten. Als Möglichkeit zur Beantwortung der 24 Items stand den befragten Personen eine Likert-Skala zur Verfügung, die aus fünf Stufen bestand (Gabler, 2002, S.20). Mittels Faktorenanalyse wurden die 24 Items sechs unterschiedlichen Motivgruppen zugeteilt. Zu den Motivgruppen zählten: Leistung, Erholung, Kontakt, Fitness, Natur und Bewegungsfreude (Gabler 2002, S.27).

3.2.2 Klassifizierung der Sportmotive nach Lehnert, Sudek und Conzelmann

In der Gesundheitsforschung und in der Wohlbefindensforschung machten sich Tendenzen breit, die eine Differenzierung der individuellen Handlungsvoraussetzungen als wichtig erachteten. Bis zu diesem Zeitpunkt galt die Empfehlung, sich an Unterscheidungskriterien wie zum Beispiel körperlichen, soziodemografischen oder gesundheitlichen Merkmalen, dem aktuellen Sportverhalten, der sportlichen Laufbahn oder dem Risikoverhalten zu orientieren (Lehnert et. al., 2011, S. 146). Nach Lehnert et. al. (ebd.) gelten Motive für das Sporttreiben als „eine zentrale psychische Handlungsvoraussetzung“. Bislang waren diese jedoch innerhalb der genannten Forschungsdisziplinen beinahe gänzlich außer Acht gelassen worden. Dieser „Bedarf an einer multidimensionalen Erfassung von Motiven und Zielen im Freizeit- und Gesundheitssport“ veranlasste Lehnert, Sudeck und Conzelmann (2011) dazu, das Berner Motiv- und Zielinventar, kurz BMZI, auszuarbeiten (ebd.).

Das BMZI von Lehnert et al. (2011) hat seine Ursprünge in der im vorherigen Kapitel beschriebenen Motivklassifikation von Gabler (2002). Die von Gabler (2002) entworfenen Items wurden auf Güte und Stabilität geprüft und anhand neu gewonnener Erkenntnisse aus mehreren durchgeführten Studien und Diskussionen über Testinventare weiterentwickelt. Aus den von Gabler (2002) entworfenen 17 Items wurde ein Fragebogen erarbeitet, der mit 24 Items sieben Motivbereiche erfasst (Conzelmann, Lehnert, Schmid & Sudeck, 2012, S.5).

Lehnert et. al. (2011) entwickelten mit dem Berner Motiv- und Zielinventar ein Testinventar, das sich qualitativ von anderen bislang verwendeten Inventaren abhebt. Konzipiert ist das BMZI speziell für Menschen im mittleren und höheren Erwachsenenalter. Durch das neue Testinventar lassen sich bei der Diagnose der Motivprofile an den einzelnen Menschen angepasste Ergebnisse erstellen und des Weiteren kann eine Vielzahl von relevanten Motiven des Freizeit- und Gesundheitssports, inklusive jener von Personen, die sportlich inaktiv sind oder diese Sportarten nur mit geringer Intensität ausführen, ökonomisch erfasst werden (Lehnert et al., 2011, S. 146).

Tab. 2 Subdimensionen des Motiv- und Zielinventars sowie Itemformulierungen

Subdimensionen		Itemformulierung
Fitness / Gesundheit		um mich in körperlich guter Verfassung zu halten.
		vor allem um fit zu sein.
		vor allem aus gesundheitlichen Gründen.
Figur / Aussehen		um abzunehmen.
		um mein Gewicht zu regulieren.
		wegen meiner Figur.
Kontakt	im Sport	um mit anderen gesellig zusammen zu sein.
		um etwas in einer Gruppe zu unternehmen.
		um dabei Freunde / Bekannte zu treffen.
	durch Sport	um dadurch neue Menschen kennen zu lernen.
		um durch den Sport neue Freunde zu gewinnen.
Ablenkung / Katharsis		um Ärger und Gereiztheit abzubauen.
		weil ich mich so von anderen Problemen ablenke.
		um Stress abzubauen.
		um meine Gedanken im Kopf zu ordnen.
Aktivierung / Freude		um mich zu entspannen.
		vor allem aus Freude an Bewegung.
		um neue Energie zu tanken.
Wettkampf / Leistung		weil ich im Wettkampf aufblühe.
		um mich mit anderen zu messen
		um sportliche Ziele zu erreichen.
		wegen des Nervenkitzels.
Ästhetik		weil es mir Freude macht, die Schönheit der menschlichen Bewegung im Sport zu erleben.
		weil mir Sport die Möglichkeit für schöne Bewegung bietet.

Quelle: Conzelmann et al., (2012, S. 6)

4 Aktueller Forschungsstand

In diesem Kapitel folgt ein kurzer Aufriss des aktuellen Forschungsstandes der Motivforschung im Sport. Nach einem allgemeinen Überblick wird der Fokus auf die bis dato vorliegenden Ergebnisse der Motivforschung im Bereich des Paragleitens gelegt.

4.1 Motive für das Sporttreiben

Die meisten Resultate im Bereich der sportspezifischen Motivforschung thematisieren die Motive von Kindern und Jugendlichen. Der Grund dafür dürfte in der Motivstruktur der jungen Proband/innen liegen, da diese im Gegensatz zu Erwachsenen nicht durch das Motiv der Gesundheit dominiert wird (Fuchs, 1997, S.23).

Biddle (1994) konnte durch seine Forschungsarbeiten zeigen, dass „Geselligkeit, Spaß und Freude an der Bewegung, Wettbewerb, Kompetenzerwerb und Fitness“ Motive sind, die für das Engagement für Sport für Kinder und Jugendliche von Relevanz sind (Macher, 2016, S.34). Zu einem ähnlichen Ergebnis kamen auch Fine und Sachs (1997, S. 26), die 3.900 amerikanische Jugendliche nach ihren Motiven, Sport zu treiben, befragten. Dabei kam heraus, dass den jungen Proband/innen der Spaß am Sport am wichtigsten war.

Die Theorie von Fuchs (1997) bestätigte sich in der von Biddle und Mutrie (1991, S.29) durchgeführten Studie, die Personen zu ihren Motiven, Sport zu betreiben, befragte. Der Erhalt der Gesundheit war für die Proband/innen ein wichtiger Bestandteil des Sportes. Zu einem ähnlichen Ergebnis kamen auch Denk, Pache & Rieder (1997), die angeben, dass das Gesundheitsmotiv bei älteren Personen von großer Bedeutung ist.

Es wurden aber nicht nur Studien durchgeführt, die den Motiven der unterschiedlichen Altersgruppen nachgingen, sondern es wurden auch Forschungsarbeiten zu den Motiven in einzelnen Sportarten publiziert. Die Vielzahl der vorhandenen Arbeiten zu dem Thema „Motive im Sport“ werden deutlich ersichtlich, wenn man nach den zwei Schlagwörtern in dem Onlinekatalog der Universitätsbibliothek der Universität Wien sucht. 11.179 gefundene Beiträge werden hierzu angezeigt (Universitätsbibliothek Wien, 2017).

Auch an der Universität Wien wurden schon viele Studien zu den Motiven von Sportarten durchgeführt. Man findet eine Vielzahl von bereits durchgeführten Forschungsarbeiten, die sich mit den Motiven der jeweiligen Sportler/innen auseinandersetzt. Die Arbeiten umfassen Individualsportarten wie Klettern, Mountainbiken oder Triathlon bis hin zu Teamsportarten

wie Volleyball oder Fußball (Universitätsbibliothek Wien, 2017).

Weiß, Hilscher, Norden und Russo (1999) stellten in einer Studie fest, dass auch geschlechterspezifische Unterschiede bei den Motiven der Sportler/innen vorzufinden sind. Der Großteil der von ihnen untersuchten Motive zeigt aber nur geringe Abweichungen auf, doch die größten Unterschiede zwischen Frauen und Männern lagen darin, dass weibliche Sportlerinnen mehr Interesse an einem schönen Körper hegen, männliche Sportler suchen hingegen eher die Selbstüberwindung und den Wettkampf beziehungsweise Leistung (Weiß et al., 1999).

Bakker, Whiting und Van der Burg (1992, S.28) zeigen, dass das Verlangen nach sozialer Verbundenheit und nach der Möglichkeit, Leistung zu erbringen, in beinahe allen Sportarten vorhanden ist. Vergnügen und Freude als Motiv für die Sportausübung steht auch nach ihrer Auswertung häufig am ersten Platz (ebd.).

Der aktuelle Forschungsstand lässt die Schlussfolgerung zu, dass Kinder und Jugendliche aufgrund von Spaß und Abenteuerlust Sport ausüben (Fine & Sachs 1997, S. 26). Mit dem Älterwerden verändern sich auch die Motive des Menschen, Sport zu betreiben. Junge Erwachsene wollen ihre Fertigkeiten verbessern, suchen Herausforderungen und streben nach einem fitten Körper. Je älter die Proband/innen werden, desto mehr rücken die Motive Entspannung, Gesundheit und Vergnügen an der Sportausübung in den Fokus (Macher, 2016, S. 36).

4.2 Paragleitspezifischer Forschungsstand

Obwohl sich das Paragleiten seit seiner Entstehung in Österreich vielfältig entwickelt hat und sich ein breites Publikum an der Ausübung der Sportart erfreut, gibt es bislang nur wenige wissenschaftliche Studien über die Motive der Paragleiter/innen. Die meisten Bücher sind Ratgeber für paragleitspezifische Thematiken wie zum Beispiel Material, Wetterkunde, Gefahreinschätzung, etc. (vgl. Irschik, 2011; Schlager, 2011; Bender, Janssen & Tänzler, 2006).

Recherchearbeiten verdeutlichen die geringe Anzahl an österreichischen Forschungsarbeiten auf dem Gebiet des Paragleitens. Eine der wenigen vorhandenen Hochschulschriften mit dem Titel „Die Entwicklung des Paragleiter-Sports unter besonderer Berücksichtigung Österreichs und eines Vergleichs der Ausbildungsvorschriften Österreichs, Deutschlands und der Schweiz“ beschäftigt sich mit dem Werdegang des Paragleitsports. Dabei richtet

Wiesenthal (1990) nach einem historischen Aufriss des Paragleitsports den Fokus auf einen Vergleich der Ausbildungsvorschriften von Österreich, Schweiz und Deutschland. Am Ende der Diplomarbeit tastet sich die Autorin an den Aspekt des Risikos im Paragleiten heran. Jedoch werden keine Motive behandelt, die eventuell der Antrieb dafür sind, sich diesem Risiko auszusetzen, vielmehr findet man eine reine Aufzählung von Unfallstatistiken vor. (Wiesenthal, 1990, S.91f.).

Irschik (2011) setzt sich in seiner Publikation „Gleitschirmfliegen. Sicherheit und Unfallvermeidung“ in einem Kapitel mit den Motiven im Paragleitsport auseinander. Sie ist jedoch keine quantitative oder qualitative Erhebung von Daten, sondern eine hermeneutische Interpretation selbstgesammelter Erfahrungen. Der größte Teil des Buches beschäftigt sich mit der Auswertung der statistischen Unfallmaterialien des DHVs. Anhand der gewonnenen Daten versucht der Autor vermeintliche und wahre Unfallursachen zu klassifizieren (Irschik, 2011, S. 50f.). Am Ende des Buches werden vier Thesen als Konsequenz aus den Unfallstatistiken erstellt. Durch eine hermeneutische Arbeitsweise wird versucht, diese Thesen, die sich mit unterschiedlichen Risikofaktoren im Paragleitsport beschäftigen, zu bestätigen (ebd., S. 154).

Schiffmann (1989) konzentrierte sich in ihrer Forschungsarbeit auf die erlebnispsychologischen Aspekte des Fliegens. Dabei liegt das Hauptaugenmerk beim Paragleiten. Sie führte eine Befragung von zehn Paragleiter/innen durch. Darunter befanden sich sowohl Sportler/innen, die als sehr erfahren galten und bereits mehr als 150 Flüge hinter sich gebracht hatten, als auch ein paar Proband/innen, die erst seit kurzer Zeit die Lizenz zum Paragleiten besaßen. Im ersten Abschnitt geht die Autorin den Emotionen und ihren Erscheinungsformen sowie Bestimmungsmerkmalen auf den Grund. In diesem Kontext behandelt sie auch die physiologischen Begleiterscheinungen des Fliegens. Die befragten Paragleiter/innen gaben als emotionsbezogene Phänomene meistens „Angst, Angespanntheit, Nervosität, Streß [sic.] aber auch Freude, Spaß, Euphorie, Faszination, Neugierde und Ärger“ an (Schiffmann, 1989, S. 154). Ein Proband beschrieb in der Befragung, dass gerade das Ungewisse und die Angst vor diesem das Faszinierende am Paragleiten sei (ebd., 155). Ein weiterer Abschnitt der Diplomarbeit behandelt das Flow-Erlebnis. Dabei stützt sich Schiffman (1989) auf die Theorien von Csikszentmihalyi. Die Autorin gelangt am Ende des Kapitels anhand der gewonnenen Erkenntnisse der Befragung der Proband/innen zu dem Schluss, dass Paragleiter/innen möglicherweise nur für eine kurze Zeit zu einem Flow-Erlebnis kommen können. Dass Fliegen Flow- Erlebnisse herbeiführt,

kann aber nicht als generelle Behauptung geltend gemacht werden (ebd. S.157).

Mertl (2003) versuchte die sportliche Identität und Motivation im Risikosport zu erforschen. Die Proband/innen, die an der quantitative Datenerhebung mittels Fragebogen teilgenommen hatten, stammten dabei aus den Sportarten Paragleiten, Drachenfliegen und Klettern. Der Verfasser der Forschungsarbeit behauptet, dass das Risiko in der Sportart zur Chance wird, um außergewöhnliche Emotionszustände zu erfahren und dadurch aus einer Gesellschaft der Sicherheit auszubrechen. Mertl (2003) konnte aus den erhobenen Daten Ergebnisse, Analysen und Untersuchungen über „soziodemographische Daten, die Selbsteinschätzung der Sportler, die Wichtigkeit des Sports im Vergleich zu anderen Lebensbereichen, die Erwartung anderer in Bezug auf die sportliche Betätigung, die Befriedigung durch den Sport und die persönlichen Motive der Risikosportler“ erstellen (ebd., 2003, S.5).

49,5% der Studienteilnehmer/innen waren Paragleiter/innen, 35,2% Drachenflieger/innen und 15,4% Kletter/innen. Der vierte Abschnitt von Mertls (2003) Arbeit besitzt für die vorliegende Forschungsarbeit die größte Relevanz, denn in ihm wurde nach den persönlichen Motiven der Proband/innen für die Ausübung des Risikosports gefragt. Die höchste Priorität für die befragten Personen hatte das Motiv *„um Spaß zu haben“*. Der zweitwichtigste Aspekt war, dass die Sportart in der Natur ausgeübt wird. Weitere wichtige Motive waren *„Ausgleiche zum Arbeitsleben, um sich zu bewegen, zu entspannen und um Aufregung zu erleben“*. Das Motiv *„Leistung“* besaß für die Teilnehmer/innen für die Ausübung der Sportarten nur eine geringe Bedeutung (Mertl, 2003, S.100).

5. Forschungsdesign

Der Aufbau dieser Arbeit orientiert sich an bereits durchgeführten Motivforschungsarbeiten. In diesem Kapitel sollen die Forschungsziele meiner Arbeit klar definiert und die Methoden zur Erreichung dieser erläutert werden. Zunächst werden die Forschungsfragen und die zu überprüfenden Hypothesen formuliert. In Folge dessen wird das Mittel zur Erhebung der gewünschten Daten analysiert und erklärt, warum dieser Fragebogen als geeignetes Werkzeug für die Datenerhebung gilt. Zuletzt wird die Qualitätssicherung der Ergebnisse in diesem Kapitel behandelt (Pehböck, 2016).

5.1 Forschungsziel

Vereinfacht gesagt ist das Ziel dieser Diplomarbeit, jene Gründe ausfindig zu machen, die Personen dazu veranlassen, sich mit einem Paragleitschirm fliegend in die Lüfte zu begeben. Der Fokus der vorliegenden Arbeit ist klar auf jenen Teil gerichtet, in dem die Motive der Proband/innen ausgewertet werden. Es soll herausgefiltert werden, welche Motive hinter der Ausübung des Gleitschirmfliegens stecken. Zusätzlich gilt es zu prüfen, ob etwaige Zusammenhänge oder Abweichungen zwischen den verschiedenen Merkmalsgruppen vorhanden sind. Der Vergleich der Ergebnisse mit anderen Ergebnissen der Motivforschung markiert den Abschluss dieses Forschungsvorhabens. (Mertl, 2003; Macher, 2016; Pehböck 2016; Weghaupt 2015).

5.2 Forschungsfrage

Aus dem Forschungsziel ergeben sich die Forschungsfragen:

- *Welche Motive bringen Menschen dazu, Paragleiten zu gehen?*
- *Sind merkmalsabhängige Differenzen oder Übereinstimmungen bei den Motiven der Sportausübung der Paragleiter/innen vorhanden?*

Um die genannten Forschungsfragestellungen beantworten zu können, müssen zuvor Antworten aus detaillierteren Fragestellungen erhoben werden. Dies geschieht durch einen Fragebogen, dessen thematische Gliederung in der folgenden Tabelle 3 veranschaulicht wird. Bei der Erstellung der thematischen Gliederung wurde die Arbeit von Pehböck (2016) zur Orientierung herangezogen.

Tab. 3: Unterteilung der Forschungsbereiche

Soziodemographische Merkmale	1. Welche Personengruppen sind nach Alter, Bildung, Geschlecht und Herkunft beim Paragleiten vertreten und welche Verteilung der genannten Variablen gibt es? 2. Gibt es Unterschiede bezüglich der Häufigkeit von bestimmten Personengruppen beim Paragleiten?
Einstieg in die Sportart	3. Wie wurden die Proband/innen auf das Paragleiten aufmerksam? 4. Hatten die Teilnehmer/innen eine Vorstellung beziehungsweise ein Bild von der Sportart, bevor sie mit dem Paragleiten begonnen hatten? Wenn genanntes zutrifft, wurden diese Erwartungen bestätigt?
Leistungsniveau	5. Über welche Zeitspanne üben die Teilnehmer/innen das Paragleiten schon aus? 6. Mit welcher Intensivität wird das Paragleiten betrieben (Anzahl der Monate im Jahr, Häufigkeit pro Woche, Dauer eines Fluges, Höhe der Trainingsintensität)? 7. Welche Disziplin des Paragleitens üben die Proband/innen aus? 8. Welche Fluglizenz besitzen die Proband/innen? 9. Wie wird das persönliche Leistungsniveau eingeschätzt? 10. Nehmen die Befragten an Wettkämpfen teil?
Motive	11. Welche Motive geben die Teilnehmer/innen als Grund für das Ausüben des Paragleitens an? 12. Welche Motive sind für das Paragleiten am relevantesten? 13. Gibt es positive oder negative Erfahrungen, die von den Proband/innen beim Paragleiten gemacht wurden? Wenn ja, welche Erfahrungen sind das? 14. Sind Zusammenhänge zwischen den Motiven und der Ausprägung bestimmter Merkmale vorhanden?
Allgemeine Sportausübung	15. Gibt es noch andere Sportarten die neben dem Paragleiten ausgeübt werden? 16. Wenn ja, welche Sportarten sind das? 17. Mit welcher Intensität wird diesen Sportarten nachgegangen?

Quelle: (mod. n. Pehböck 2016, S.28)

Anhand der zuvor genannten Forschungsfragen können spezifische Hypothesen erstellt werden. Diese werden wiederum für die Überprüfung der Forschungsfragen herangezogen. Die folgenden Hypothesen wurden an Anlehnung an Pehböck (2016), Macher (2016) und Komar (2016) erstellt, um die Ergebnisse vergleichen zu können und deren Gemeinsamkeiten und Unterschiede zu diskutieren:

- Hypothese 1: *Männer und Frauen weisen einen signifikanten Unterschied bei den Motiven für das Paragleiten auf.*
- Hypothese 2: *Es gibt einen signifikanten Unterschied der Motive der Proband/innen, die bereits vor dem Paragleiten eine Vorstellung davon hatten, und jenen, die kein Bild davon hatten.*
- Hypothese 3: *Es gibt einen signifikanten Unterschied der Motive zwischen den Paragleiter/innen, die zusätzlich noch andere Sportarten betreiben, und jenen, die neben dem Paragleiten keinen anderen Sport ausüben.*
- Hypothese 4: *Es besteht ein signifikanter Unterschied der Motive zwischen Paragleiter/innen, die an Wettkämpfen teilnehmen, und jenen die an keinen teilnehmen.*
- Hypothese 5: *Es gibt einen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Alter der Paragleiter/innen und den Motiven der Probandinnen.*
- Hypothese 6: *Es besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen den Motiven, die von den Paragleiter/innen angegeben werden, und der Häufigkeit des Trainings.*
- Hypothese 7: *Es besteht eine Differenz zwischen der subjektiven Einstufung des Könnens der Proband/innen und den von ihnen gewählten Motiven.*

5.3 Erhebungsmethode

Damit die Vergleichbarkeit der unterschiedlichen und neu gewonnenen Informationen gewährleistet werden kann, war es angesichts der bereits vorliegenden Arbeiten der Motivforschung am Institut der Sportwissenschaften der Universität Wien in gewisser Weise bereits vorgegeben, als Erhebungsmethode der gesuchten Daten eine standardisierte schriftliche Befragung der Paragleiter/innen durchzuführen. Deshalb wurde für die Erfassung der gewünschten Daten die quantitative Erhebungsmethode, welche per Fragebogen durch das Internet an die Proband/innen verteilt wurde, der qualitativen vorgezogen. Das Format des Fragebogens bestand zum größten Teil aus geschlossenen Antwortmöglichkeiten, nur einige wenige Fragen hatten ein offenes Antwortformat. Durch die quantitative Erhebung sollten die sozialen Strukturen messbar gemacht und somit

überindividuelle Konnekte und Normen zwischen Vorkommnissen aufgedeckt werden (Raithel, 2008, S. 12).

5.3.1 Vorteile

Den Fragebogen über das Internet zu verteilen, bringt den erheblichen Vorteil, möglichst viele Paragleiter/innen aus ganz Österreich zu erreichen, ohne dabei selbst große Distanzen zurückzulegen müssen (Macher, 2016). Daraus resultiert ein positiver Effekt auf die Repräsentativität der Befragung (Eid, Gollwitzer & Schmitt, 2013). Die Fragebögen sind schnell und einfach in den unterschiedlichsten Foren und per E-Mail in Umlauf gebracht worden. Durch das Verteilen des Fragebogens über das Internet ist aber nicht nur der Aufwand geringer geworden, sondern ein weiterer Vorteil lag darin, dass sich die befragten Personen die Zeit zur Beantwortung der Fragen individuell nehmen konnten, ohne dabei – wie in einer Gesprächssituation – möglichst schnell Antworten finden zu müssen. Somit stand den Proband/innen genügend Bedenkzeit zur Verfügung und auch die Möglichkeit, durch die interviewende Person beeinflusst zu werden, fiel durch diese Art der Datenerhebung gänzlich weg (Raithel, 2008, S.67). Am Ende der Umfrage war der Export der erhobenen Daten von dem Programm „Lime-Survey“ in ein statistisches Programm einfach durchzuführen.

5.3.2 Nachteile

Ein Nachteil, der sich aus der standardisierten Datenerhebung ergibt, ist die eingeschränkte Flexibilität. Das Format des Fragebogens ist zum größten Teil durch vorgefertigte Antwortmöglichkeiten charakterisiert. Es kann deswegen zu einem Verlust von relevanten Informationen kommen (Komar, 2016). Ein weiteres Problem können individuelle Neigungen der Proband/innen zu einer Kategorisierung der Antworten sein. Als Beispiel wäre zu nennen, dass Personen dazu neigen können, die möglichst mittige Position bei einer Likert-Skala auszuwählen, um keine Entscheidung treffen zu müssen. Manche Personen tendieren dazu, die Fragen nach der gesellschaftlichen Erwartungshaltung zu beantworten (Eid, et, al., 2013). Es gibt keine Garantie dafür, dass der Fragebogen auch wirklich von Personen ausgefüllt wird, die zu der gewünschten Zielgruppe gehören, auch wenn der Fragebogen in themenspezifischen Foren verteilt wird. Hinzu kommt, dass die Ausfallsquote mittels der Online-Datenerhebung deutlich größer als bei der mündlichen Befragung ist (Bortz & Döring, 2006). Ein weiterer Nachteil ist, dass die Situation der Befragung nicht in

einem kontrollierten Umfeld stattfindet. Dadurch könnten die Proband/innen durch andere Personen beeinflusst werden. Hinzu kommen eventuell auftretende Verständnisschwierigkeiten, die nicht unmittelbar geklärt werden können. Ein Problem der Online-Befragung ist auch die Tatsache, dass es Proband/innen gibt, die einzelne Fragen unbeantwortet lassen oder sogar das Ausfüllen des Fragebogens abbrechen (Raithel, 2008, S.67). Darum gilt als Voraussetzung, dass der Fragebogen klar und verständlich formuliert ist (Bortz & Döring, 2006). Damit die Chance von missverständlichen Formulierungen möglichst gering gehalten werden konnte, wurde ein Testdurchlauf des Fragebogens vor dessen tatsächlicher Veröffentlichung durchgeführt.

5.4 Erstellung des Fragebogens

Bei der Erstellung des Fragebogens, der die Motive der Paragleiter/innen erheben sollte, wurden bereits bestehende Fragebögen der Motivforschung zur Orientierung herangezogen. (Pehböck, 2016; Macher, 2016; Weghaupt, 2015). Als Grundgerüst diente die von Lehner et al. (2011) durchgeführte Studie zu den Motiven im Gesundheits- und Freizeitsport, die auch unter dem Namen BMZI bekannt ist. Weiters wurden Fragebögen, die bereits am Institut der Sportwissenschaften der Universität Wien in anderen Forschungsarbeiten vorhanden waren, als Vorlage genutzt. Hier waren für die Findung relevanter Items vor allem die Arbeiten „Motive im Kickboxen. Eine empirische Untersuchung kickboxspezifischer Motivstrukturen“ von Pehböck (2016), „Snowboarden, Motive und Stellenwert im Leben der Sportler/innen“ von Weghaupt (2015), „Motivstrukturen im American Football“ von Komar (2016) und „Motive im Tennissport“ von Macher (2016) relevant.

Die 24 Items von Conzelmann et al. (2012) fungierten als Basis für den Fragebogen. Dieses Grundgerüst wurde durch bereits vorhandene Items aus den zuvor genannten Arbeiten erweitert. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Items sportspezifisch relevant beziehungsweise passend sind. Damit der Fragebogen für das Paragleiten herangezogen werden konnte, wurde versucht, gemeinsam mit Kollegen aus dem Paragleitsport weitere Items zu finden, die als bedeutungsvoll für den Flugsport gelten. Das Grundgerüst von Conzelmann et al. (2012) wurde somit nicht nur durch Items anderer Fragebögen erweitert, sondern gewann auch durch neu gebildete Items an Umfang. Die Gliederung des Fragebogens konnte zu einem großen Teil von den zuvor genannten Arbeiten übernommen werden (Pehböck, 2016; Macher, 2016; Weghaupt, 2015). Laut Raithel (2008, S.75f.) ist es wichtig, den Fragebogen in unterschiedliche Themenbereiche zu gliedern. Die Anordnung

dieser Blöcke soll dabei so gestaltet sein, dass zu Beginn tendenziell leichte und schnell zu beantwortende Fragen stehen und erst anschließend komplexere Fragen, um die fachspezifischen Erkenntnisinteressen herauszufiltern. Der leichte Einstieg soll als eine Art Eisbrecher dienen und die Motivation, den Fragebogen fertig auszufüllen, bei den Proband/innen erwecken. Dieser Empfehlung wurde bei der Erstellung des Fragebogens nachgegangen, sodass die spezifischen Fragen nach den Motiven erst im zweiten Drittel angeführt werden. Die Aufmerksamkeitsspanne ist in diesem Bereich bei den Proband/innen am höchsten (Raithel, 2008, S. 75).

Der Fragebogen besteht aus einer Mischung zwischen offenen Fragen und fertig vorgegeben Antwortmöglichkeiten, die auszuwählen sind. Beim Themenkomplex der Motive können die Proband/innen durch eine Likert-Skala angeben, wie sehr die Antwort auf sie zutrifft.

Nach dem gemeinsamen Nachsinnen mit meinen Fliegerkollegen über die Relevanz einzelner Items wurden einige noch aussortiert und durch andere ersetzt. Im Anschluss daran wurde mit Dr. Ley Rücksprache gehalten, um den Fragebogen veröffentlichen zu können. Ich kam seinen Empfehlungen nach, einen Testdurchlauf vor der offiziellen Veröffentlichung zu machen, und verteilte den Fragebogen unter drei meiner Fliegerkollegen, die diesen auf Sinnhaftigkeit und Verständlichkeit prüften. Nachdem diese keine Verbesserungsvorschläge hatten und auch das Korrekturlesen keinerlei Fehler zeigte, wurde der Fragebogen online verteilt.

5.5 Aufbau des Fragebogens

Bei der Konstruktion des Fragebogens orientierte ich mich an dem von Porst (2000) empfohlenen Regelwerk, um gut verständliche und gelungene Fragen zu formulieren (zit. n. Bortz & Döring, 2006, S.255).

Damit der Fragebogen geöffnet werden konnte, musste man auf einen Link klicken, der die Proband/innen zu einem kurzen einleitenden Text weiterleitete. In dem besagten Text bekamen die Teilnehmer/innen Informationen über das Forschungsthema, das Forschungsziel und über den Anlass der Untersuchung. In weiterer Folge wurde erklärt, dass die Datenerhebung völlig anonymisiert ablief und es keine Möglichkeit geben würde, Rückschlüsse auf die Personen, die den Fragebogen ausgefüllt hatten, zu ziehen. Dem Text sind die allgemeinen Rahmenbedingungen zur Beantwortung des Fragebogens zu entnehmen und des Weiteren wurde verdeutlicht, dass es sich bei den Antworten um

subjektive Meinungen und Erfahrungen handelt und es kein Richtig oder Falsch gäbe (Macher, 2016). Die Proband/innen wurden zudem abermals darauf hingewiesen, dass die Motive der Paragleiter/innen aus Österreich im Fokus der Datenerhebung stünden und es deswegen wichtig wäre, aus einem der neun Bundesländer zu kommen. Infolge wurde über die Möglichkeit informiert, die Ergebnisse der Forschungsarbeit zu bekommen, wenn die E-Mail-Adresse am Ende des Fragebogens angegeben würde. Abschließend wurde der zeitliche Umfang des Fragebogens angegeben sowie eine Danksagung für die Beteiligung an dem Forschungsprojekt angeführt.

Nach der Empfehlung von Raithel (2008, S.75), den Fragebogen in unterschiedliche Blöcke zu unterteilen, wurde dieser wie folgt untergliedert:

1. Persönliche Daten
2. Ausübung der Sportart
3. Einstieg in die Sportart
4. Hauptteil Motive
5. Nachtrag Motive
6. Andere Sportarten
7. Feedback

Im Abschnitt *Persönliche Daten* wurden ausschließlich Informationen, die von soziodemographischer Relevanz waren, erhoben. Als Beispiel wäre Alter, Bundesland, Geschlecht oder Ausbildungsgrad anzuführen. Der Sinn dieser Datenerhebung liegt darin, dass dadurch herausgefunden werden kann, welche Personengruppen den Paragleitsport betreiben.

Im Teil *Ausübung der Sportart* wurden die Proband/innen nach der Ausübungsart des Paragleitens gefragt. Die Fragen bezogen sich dabei auf die Häufigkeit des Fliegens, auf den Trainingsumfang, der für das Paragleiten aufgebracht wird, sowie auf die Intensität und Dauer der Paragleitflüge. Andere Fragen bezogen sich auf den Austragungsort des Paragleitens. In weiterer Folge wurde nach der Fluglizenz, der Klassifizierung des Schirmes sowie nach der Teilnahme an Wettkämpfen gefragt. Auch die Selbsteinschätzung des Paragleitniveaus und die Leistungsstufe wurden erfragt.

Im Abschnitt des Fragebogens, *Einstieg in die Sportart* wurden Daten zum Erstkontakt der Proband/innen mit dem Paragleiten erhoben. Interessant sind diese Ergebnisse für etwaige Förderungen des Paragleitens. Falls die vorgegebenen Antworten nicht ausreichten, gab es

die Möglichkeit, eine Antwort individuell zu schreiben.

Das Zentrum des Fragebogens bildet der Hauptteil *Motive*. In diesem Abschnitt wurden die gesuchten Informationen zu den Motiven der Paragleiter/innen erhoben. Es galt herauszufinden, welche Motive die treibenden Kräfte dafür sind, das Gleitschirmfliegen auszuführen.

Wenn in dem vorausgegangenen Abschnitt Motive fehlten, die einer Person als wichtig erschienen waren, so hatte diese die Möglichkeit, sie im Teil *Nachtrag Motive* anzugeben. Anschließend wurde erfragt, ob Vorstellungen über die Sportart vorhanden gewesen waren, noch bevor sie aktiv ausgeübt wurde. Wurde dies mit Ja beantwortet, gab es die Möglichkeit, anzugeben, ob sich das Bild bestätigt hatte oder nicht. Zum Abschluss dieser Kategorie konnten positive wie negative Erfahrungen im Paragleiten angegeben werden (Komar, 2016).

Im nächsten Teil wurden die Teilnehmer/innen gefragt, ob es neben dem Paragleiten auch andere Sportarten gibt, die sie betreiben. Wenn die Frage mit bejaht wurde, konnten die Proband/innen angeben, um welche Sportarten es sich dabei handelt. Hier konnten mehrere Sportarten zugleich ausgewählt werden. Wurde eine Sportart nicht angeführt, so konnte diese selbständig ergänzt werden. Zusätzlich sollten die Proband/innen den Trainingsumfang in diesen Sportarten angeben (Komar, 2016).

Zum Abschluss bestand die Möglichkeit, ein kurzes Feedback über den Fragebogen zu äußern. Die Proband/innen konnten selbstformulierte Antwortmöglichkeiten abgeben und mittels Likert-Skala angeben, wie das subjektive Gefühl zur Dauer und Verständlichkeit des Fragebogens gewesen ist.

5.6 Grundgesamtheit der Stichprobe

Eine Vollerhebung aller Paragleiter/innen in Österreich ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht realistisch. Darum wird das Konzept der Repräsentativität herangezogen, in dem mittels einer Stichprobe eine Generalisierung der Grundgesamtheit geschehen soll (Raithel, 2008, S. 54). Damit die gewünschte Repräsentativität erfüllt wird, muss im Vorhinein klar definiert werden, welche Kriterien die Proband/innen erfüllen müssen, um an der Umfrage teilnehmen zu dürfen, damit diese Stichprobe spezifisch repräsentativ ist. Das bedeutet, dass die Zusammensetzung der Stichprobe der Grundgesamtheit möglichst ähnlich sein soll (Bortz & Döring, 2006, S. 7).

Dieses Forschungsprojekt wird von der Intention vorangetrieben, die Motive der österreichischen Paragleiter/innen zu erheben, deshalb war für die spezifische Repräsentativität wichtig, dass die das Paragleiten ausübenden Sportler auch in Österreich wohnen. Der Fragebogen musste deshalb möglichst flächendeckend über alle neun Bundesländer verteilt werden. Hier sei noch angemerkt, dass mit wachsender Stichprobengröße nicht automatisch die Repräsentativität steigt. Dies gilt nur, wenn die Auswahl die Grundgesamtheit unverzerrt wiedergibt. Ist hingegen die Auswahl verzerrt, so führt ein großer Stichprobenumfang nur zu einer Fehlerwiederholung im großen Stil (Bortz & Döring, 2006, S. 398).

Damit die genannten Kriterien eingehalten werden konnten, fand die Verteilung des Fragebogens zum größten Teil über das Internet statt. Hier wurde vor allem auf die Vorteile von sozialen Netzwerken wie Facebook zurückgegriffen. In verschiedenen berg- und paragleitsportspezifischen Foren verteilte ich die Fragebögen. Zusätzlich nahm ich Kontakt zu Flugschulen und Paragleitvereinen in ganz Österreich auf. Diese zeigten sich hinsichtlich der Zusammenarbeit generell sehr positiv gestimmt.

5.7 Durchführung der Datenerhebung

Nachdem ich den Fragebogen in seiner Endfassung ausgearbeitet und die Zustimmung von meinem Diplomarbeitbetreuer für dessen Veröffentlichung eingeholt hatte, startete ich mit dessen Verbreitung. Durch das Programm Lime Survey konnte mittels der Aussendung eines Internetlinks der Fragebogen schnell und einfach versendet werden. Ich nutzte soziale Netzwerke, E-Mails und meine persönlichen Kontakte für dessen Verbreitung.

Je nach Internetforum änderte ich immer wieder die Anrede an die Adressaten. Ein Beispiel

des von mir verwendeten Textes, der als Einstimmung auf den Fragebogen dienen sollte, lautete:

Hallo!

Ich bin gerade dabei, meine Diplomarbeit mit dem interessanten Thema „Motive beim Praggleiten“ zu schreiben. Damit ich ein aussagekräftiges Ergebnis bekomme, brauche ich eure Unterstützung. Jeder ausgefüllte Fragebogen würde mir und der Wissenschaft helfen.

Bitte nehmt euch die Zeit und folgt diesem Link, um den Fragebogen auszufüllen:

<http://homepage.univie.ac.at/clemens.ley/limesurvey/index.php/871893/lang-de>

Ich bedanke mich schon im Voraus bei euch!

Liebe Grüße und „Happy Landings“

Fabian

Die Verbreitung des Fragebogens über soziale Netzwerke und die Verteilung an persönlichen Kontakte brachte die größte Anzahl an ausgefüllten Fragebögen. Als rund 130 Teilnehmer/innen den Fragebogen vollständig ausgefüllt hatten, konnte die Stichprobe als repräsentativ gewertet werden.

5.8 Die Testgütekriterien

„Ein Test ist ein wissenschaftliches Routineverfahren zur Untersuchung eines oder mehrerer empirisch abgrenzbarer Persönlichkeitsmerkmale mit dem Ziel einer möglichst quantitativen Aussage über den relativen Grad der individuellen Merkmalsausprägung.“ (Bortz & Döring, 2006, S.190)

Damit die quantitativen Aussagen möglichst präzise getroffen werden können, ist es wichtig, durch die empirische Datenerhebung exakte und nahezu fehlerfreie Ergebnisse zu bekommen. In der Praxis ist dieses Ziel jedoch durch diverse Einflüsse kaum zu erreichen (Schnell, Hill & Esser, 2011, S. 143). Die Fehlerquelle liegt laut Raithel (2008, S. 44) im ungenauen Messen, dessen Ergebnisse Messwerte produzieren, die mehr als nur eine Ausprägung eines Merkmals zeigen. Um die Fehlerquote zu minimieren, wurde bei dieser Untersuchung auf die Einhaltung der drei zentralen Kriterien, die die Qualität eines

Fragebogens oder eines Tests beeinflussen, geachtet. Die Hauptgütekriterien sind die Objektivität, die Reliabilität und die Validität (Bortz & Döring, 2006, S.195). Nach Lienert und Raatz (1994, zit. n. Bortz & Döring, 2006, S.195) gibt es neben den drei Hauptgütekriterien noch weitere Nebengütekriterien. Diese sind Ökonomie, Vergleichbarkeit, Nützlichkeit von Tests und die Normierung. Um die Hauptgütekriterien zu bestimmen, können verschiedene Varianten herangezogen werden, um die Testgüte eines bestimmten Falls in weiterer Folge möglichst präzise berechnen zu können. Im nächsten Abschnitt werden die Hauptgütekriterien näher beschrieben (Bortz & Döring, 2006, S.195).

5.8.1 Objektivität

Die Objektivität eines Fragebogens ist dann gegeben, wenn unterschiedliche Testanwender/innen bei denselben Proband/innen zu den gleichen Ergebnissen kommen. Das bedeutet, dass die Ergebnisse vom Testanwender/von der Testanwenderin unabhängig sind. Die Objektivität wäre verletzt, wenn zum Beispiel persönliche oder individuelle Interpretationen des Anwenders/der Anwenderin, die keine intersubjektive Reproduzierbarkeit zeigen, in die Auswertung des Fragebogens fließen (Bortz & Döring, 2006, S.195).

„Die Objektivität eines Tests gibt an, in welchem Ausmaß die Testergebnisse vom Testanwender unabhängig sind.“ (ebd. S.195)

Mit den Forschungsphasen übereinstimmend kann in drei Unterkategorien der Objektivität unterschieden werden: Durchführungsobjektivität, Auswertungsobjektivität und Interpretationsobjektivität (Raithel, 2008, S. 45).

1. Durchsuchungsobjektivität

Die Interaktion zwischen Untersuchungsleiter/innen und Proband/innen sollte möglichst standardisiert sein, damit das Ergebnis keiner Beeinflussung unterliegt. Die Wahrscheinlichkeit, Objektivität gewährleisten zu können, ist umso höher je standardisierter die Anweisungen von den untersuchenden Personen erfolgen und je geringer der individuelle Spielraum ist (Bortz & Döring, 2006, S.195).

2. Auswertungsobjektivität

Beim Auswerten der Daten müssen die Untersuchungsleiter/innen größte Sorgfalt bei der Datenaufbereitung zeigen. Die Daten müssen auf Vollständigkeit und Richtigkeit geprüft werden (Krebs & Menold, 2014, S. 426). Eine Auswertungsobjektivität liegt vor, wenn mehrere Auswerter/innen beim Auswerten desselben Tests exakt zum selben Ergebnis gelangen. Die Objektivität wird größer, wenn die Beantwortungsmöglichkeiten und die Antwortbewertung eindeutig vorgeschrieben sind (Bortz & Döring, 2006, S.195).

3. Interpretationsobjektivität

Bortz & Döring (ebd.) postulieren, dass individuelle Deutungsansätze die Interpretation von Werten nicht beeinflussen dürfen. Vielmehr sollen Vergleichswerte oder Normen als Orientierung für die Interpretation herangezogen werden. Die Normen und Vergleichswerte sollten dabei aus repräsentativen Stichproben hervorgehen und als Vergleichsmaßstab fungieren (Bortz & Döring, 2006, S. 195). Krebs & Menold (2014, S. 426) fügen dem hinzu, dass die Interpretationsobjektivität mit vielen Problemen verbunden ist, da Interpretationen immer mit subjektiven Deutungen einhergehen.

Durch die Standardisierung des Fragebogens, der für diese Forschungsarbeit verwendet wurde, und durch die Gestaltung der Erhebungssituation von den gewünschten Daten, bei der die Proband/innen den Fragebogen zu Hause vor dem Computer ohne direkte Beeinflussung und ohne zeitlichen Druck beantworten, kann die durchgeführte Untersuchung den zuvor genannten Gütekriterien gerecht werden. Um den Erfordernissen der Auswertungsobjektivität zu entsprechen, wurde die Anzahl der offenen Fragen niedrig gehalten. Somit können subjektive Interpretationen die Ergebnisse bei der Auswertung nur in geringem Maße beeinflussen. Der Hauptteil des Fragebogens, in dem die Motive mittels einer Likert-Skala erfragt werden, schränkt die Möglichkeit der persönlichen Interpretation erheblich ein und entspricht dadurch der Auswertungs- und der Interpretationsobjektivität. Die Objektivität des Fragebogens erfüllt somit die Kriterien nach Bortz & Döring (2006).

5.8.2 Reliabilität

„Die Reliabilität eines Tests kennzeichnet den Grad der Genauigkeit, mit dem das geprüfte Merkmal gemessen wird.“ (Bortz & Döring, 2006, S. 196)

Nach Raithel (2008, S.46) ist eine Messung reliabel, also zuverlässig, wenn sie bei einem wiederholten Messverfahren, das den gleichen Bedingungen unterliegt, die gleichen Ergebnisse liefert. Zusammengefasst versteht man unter Reliabilität das Ausmaß der Übereinstimmung der Ergebnisse bei wiederholten Messungen desselben Objektes (Krebs & Menold, 2014, S.427). Der Idealfall, dass exakt dieselben Ergebnisse nach wiederholten Messverfahren vorliegen, ist aber in der Praxis nicht gegeben. Es gibt zu viele Störfaktoren wie zum Beispiel Müdigkeit der Teilnehmer/innen, situative Störungen oder Missverständnisse, die das Ergebnis beeinflussen. Möchte man die Reliabilität eines Tests ermitteln, so gibt es verschiedene Methoden zu dessen Berechnung. Bortz & Döring (2006, S.196) führen mehrere Methoden an, wie zum Beispiel die Paralleltest-Methode, die Retest-Methode, die Testhalbierungsmethode oder die Konsistenzanalyse.

Wie bei Bortz & Döring (2006, S.198) beschrieben wird, wurde die Reliabilität des für diese Forschungsarbeit verwendeten Fragebogens mittels interner Konsistenz überprüft. Die interne Konsistenz wurde dabei mit dem Alphakoeffizienten in dem Programm SPSS ermittelt. Da sich der Alphakoeffizient auf 0,938 beläuft, kann von einer hohen Reliabilität gesprochen werden (Bortz & Döring, 2006, S.199).

5.8.3 Validität

„Die Validität eines Tests gibt an, wie gut der Test in der Lage ist, genau das zu messen, was er zu messen vorgibt.“ (Bortz & Döring, 2006, S.200)

Bortz & Döring (2006, S.200) postulieren, dass es kein wichtigeres Gütekriterium für einen Test gibt als die Validität. Durch die Validität wird angegeben, ob ein Test auch wirklich das misst, was er angibt. Um den Sachverhalt zu verdeutlichen, geben Bortz & Döring (2006, S.200) als Beispiel an, dass ein Intelligenztest die Intelligenz messen sollte und nicht zum Beispiel die Testangst. Auch wenn ein Test die Gütekriterien der Objektivität und Reliabilität erfüllt, kann er trotzdem unbrauchbar sein, wenn er etwas Anderes misst, als er angibt. Die Überprüfung der Validität ist mit einem größeren Arbeitsaufwand als bei der Reliabilität verbunden. Die Validität kann in drei Arten unterteilt werden (ebd.).

Durch die Inhaltsvalidität wird überprüft, ob die primären Aspekte in dem zu erfassenden Konstrukt ausreichend durch den Inhalt der Items erfasst wurde. Die Bestimmung der Inhaltsvalidität kann nicht numerisch angeführt werden, sondern unterliegt stets persönlicher Einschätzungen. Aus diesem Grund ist die Inhaltsvalidität mehr eine Zielvorgabe als ein Gütekriterium, das bei der Entwicklung des Fragebogens berücksichtigt werden muss (Bortz & Döring, 2006, S.200).

Die Kriteriumsvalidität misst den Grad der Korrelation der erhobenen Daten mit anderen relevanten Merkmalsausprägungen (Raithel, 2008, S. 49). Nachdem die Konstruktvalidität zu bemessen vermag, inwieweit eine theoretische Herleitung von empirisch überprüfbare Behauptungen über wechselseitige Beziehungen dieses Konstrukts mit anderen Konstrukten, die eine empirische Überprüfung ermöglichen, durchgeführt werden kann und ob in diesem Zusammenhang empirische Nachweisbarkeit vorhanden ist (Raithel, 2008, S.49), besitzt sie hohe Relevanz (Bortz & Döring 2006, S. 201).

Damit die Validität in diesem Fragebogen gegeben ist, wurde auf die schon mehrfach validitätsgeprüften Items des BMZIs zurückgegriffen (Lehnert et al., 2011). Die Validität wurde auch durch die im Vorfeld durchgeführten Pre-Tests unterstützt.

5.9 Feedback der Proband/innen

Im letzten Punkt der Umfrage wurden die Proband/innen um ihr Feedback zu dem durchgeführten Fragebogen gebeten. Zunächst wurden die Teilnehmer/innen gefragt, ob ihnen beim Fragebogen noch etwas fehlte beziehungsweise sie noch etwas hinzufügen wollten. Die Antwortmöglichkeit war dabei in offener Form gestaltet. Danach wurde nach der Verständlichkeit und der gefühlten Länge des Fragebogens mittels vorgegebenen Antwortmöglichkeiten gefragt. Durch eine weitere Frage konnten die Paragleiter/innen selbständig Kritik, Anmerkungen oder Lob äußern. Der Feedbackteil des Fragebogens galt nicht als verpflichtend, sondern wurde als frei wählbare Option angeboten.

Tab. 4: Feedback Verständlichkeit des Fragebogens

Verständlichkeit des Fragebogens	Häufigkeit	Prozent
1= gar nicht verständlich	1	0,8
2	3	2,3
3	10	7,7
4	30	23,1
5= sehr verständlich	83	63,8
Keine Angabe	3	2,3
Gesamt	130	100

Die individuell empfundene Verständlichkeit des Fragebogens konnte auf einer Likert-Skala (1= gar nicht verständlich bis 5= sehr verständlich) von den Teilnehmer/innen angegeben werden.

63,8% der Befragten bewerteten die Frage mit 5, also mit „sehr verständlich“. Weitere 23,1% gaben den Wert 4 an. Mehr als zwei Drittel der Teilnehmer/innen bewerteten den Fragebogen als „verständlich“ oder sogar als „sehr verständlich“. Lediglich 1 Person empfand den Fragebogen als „gar nicht verständlich“ und drei weitere wählten den Wert 2 aus. Somit kann festgehalten werden, dass nur 0,8% der Proband/innen den Fragebogen als nicht verständlich einstufen. Hinzu kommen 7,7 % die auf den mittleren Wert 3 fielen. Das Ergebnis zeigt dabei einen Mittelwert von 4,5 und den Median von 5. Aufgrund dieser Werte kann davon ausgegangen werden, dass der Fragebogen für die Teilnehmer/innen als verständlich galt.

Tab. 5: Feedback Subjektiv empfundene Länge des Fragebogens

Länge des Fragebogens	Häufigkeit	Prozent
1= zu lange	4	3,2
2	26	20
3	88	67,7
4	6	4,6
5= zu kurz	0	0
Keine Angabe	6	4,6
Gesamt	130	100

Die Proband/innen konnten bei der Frage nach der subjektiv gefühlten Länge des Fragebogens wieder anhand einer Likert-Skala zwischen 1 = zu lang und 5 = zu kurz auswählen.

67,7% (88 TN) empfanden das Ausmaß des Fragebogens als genau richtig, da sie den mittleren Wert 3 wählten. 20% (26 TN) zeigten die Tendenz zu „zu lang“, 4,1% (6 TN) gaben hingegen wiederum mit dem Wert 4 an, dass sie den Fragebogen etwas zu kurz fanden. Lediglich 4 Personen (3,2 %) waren der Meinung, dass der Fragebogen zu lang war. Niemand sah den Fragebogen als zu kurz geraten an. Tendenziell kann davon ausgegangen werden, dass die Proband/innen den Fragebogen etwas lang empfanden, das zeigt auch der Mittelwert mit einer Ladung von 2,8 (MD: 3; SD: 0,58).

6. Ergebnisse der Forschungsarbeit

Im nächsten Kapitel werden die von den Proband/innen erhobenen Daten durch Tabellen veranschaulicht.

6.1 Faktorenanalyse

Obwohl es eine große Variationsbreite von subjektiven Motivationen beim Sporttreiben gibt, kann laut Gabler (2002, S.26) davon ausgegangen werden, dass bei jeder Person verschiedenartige Motivdimensionen im Fokus stehen. Bei der Faktorenanalyse sollte nun eine Extrahierung der unterschiedlichen Motivdimensionen zu Faktoren stattfinden (ebd.).

Ausgangspunkt der explorativen Faktorenanalyse ist die Annahme der Reziprozität einzelner Indikatoren, aus der quantitativ erfassbare Korrelationen resultieren. In weiterer Folge fasst die Faktorenanalyse aus der Korrelationsmatrix Cluster zusammen, die inhaltliche Übereinstimmungen der Variablen zeigen. Die Stärke der Zusammenhänge zwischen den Indikatoren, Variablen und dem Faktor wird durch die Faktorenladung berechnet, die einen Wert zwischen +1 und -1 annehmen kann (Bortz & Döring, 2006, S. 147). Die Faktoren setzten sich aus miteinander stark korrelierenden Items zusammen, wobei der Faktor selbst die Zusammenhänge der darin vorkommenden Items erklären soll (Bühl, 2008, S.509). Lehnert et al. (2011) verwendeten ebenfalls dasselbe Werkzeug, um aus den 24 Items des BMZI eine übersichtliche Zusammenfassung zu 7 Faktoren zu erstellen. Vor der explorativen Datenanalyse aller Items des hier verwendeten Fragebogens werden die Items des BMZIs mittels der vorliegenden Daten verifiziert.

6.1.1 Überprüfung der Berner Motiv- und Zielinventaritems

In der folgenden Faktorenanalyse wurde überprüft, ob die vorliegenden Daten zu den gleichen oder ähnlichen Faktoren zusammengefasst werden können, wie sie bereits bei Lehnert et. al., (2011, S.152) erklärt wurden.

Um ein Ergebnis zu bekommen, wurde die konfirmatorische Faktorenanalyse mittels einer rotierenden Komponentenmatrix vollzogen. Die Überprüfung ergab ein ähnliches Bild wie bei Lehnert et al. (2011), jedoch mit dem Unterschied, dass eine Reduktion der ursprünglich 8 Faktoren (da der Faktor Natur hinzugezogen wurde) auf 6 Faktoren stattfand.

Die Faktoren „Ästhetik“ und „Kontakt“ wurde genau wie bei Lehnert et al. (2011) bestätigt.

Der Faktor „Wettkampf/Leistung“ wurde auch verifiziert, jedoch fiel das Item „Nervenkitzel“ heraus, da es für sich allein eine neue Kategorie bei der Faktorenanalyse bildete.

Die Items „...um mich zu entspannen“ und „...um neue Energie zu tanken“ gemeinsam mit allen Items des Faktors „Ablenkung/Katharsis“ befanden sich auf der ersten Position und wurden deswegen zu einem Faktor zusammengefasst. Die Zusammenführung dieser Items kann durch das Stichwort Entspannung gerechtfertigt werden.

Das Item „...vor allem aus gesundheitlichen Gründen“ stellte einen Sonderfall dar, weil es einerseits auf der Position 4 gemeinsam mit den anderen Items des Faktors „Fitness/Gesundheit“ lud (0,460), aber andererseits eine deutlich höhere Ladung (0,618) auf Position 3 mit den Items des Faktors „Figur/Aussehen“ hatte. Aufgrund der inhaltlichen Verwandtschaft der Items kann hier argumentiert werden, dass diese Einteilung zu rechtfertigen ist.

Die beiden Items des Faktors „Fitness/Gesundheit“, „...um mich in körperlich guter Verfassung zu halten“ und „...vor allem um fit zu sein“ befanden sich zusammen mit dem Item „...um Sport in der Natur zu treiben“ und dem Item „...vor allem aus Freude an der Bewegung“ auf Position 4. Das letztgenannte Item lud mit 0,518 gemeinsam mit den Items des Faktors „Ästhetik“ ebenfalls auf Position 6. Inhaltlich wäre diese Zuteilung auch vertretbar gewesen, aber Aufgrund der Ladung von 0,629 auf der vierten Position erschien es sinnvoll, es auf dieser zu belassen, da auch hier eine hohe inhaltliche Übereinstimmung vorhanden ist.

Nach der Zuordnung der Items zu den jeweiligen Faktoren wurden diese auf ihre interne Konsistenz überprüft. Dies geschah durch die Maßzahl des „Cronbach-Alpha“, die über das Maß der Korrelation innerhalb diverser Items eines Faktors Auskunft gibt und deshalb für die Überprüfung der Reliabilität der Faktoren Anwendung findet.

Tab. 6: Ergebnis der Faktorenanalyse der BMZI-Items

Motiv Nr.	Faktoren	Item-Ladung	Cronbach- α	Anzahl Werte
Erholung			0,855	6
31	... um Stress abzubauen.	0,823		
32	... um meine Gedanken im Kopf zu ordnen.	0,809		
33	... um Ärger und Gereiztheit abzubauen.	0,790		
30	... weil ich mich so von anderen Problemen ablenke.	0,788		
25	... um mich zu entspannen.	0,677		
27	... um neue Energie zu tanken.	0,553		
Kontakt			0,871	5
11	... um mit anderen gesellig zusammen zu sein.	0,842		
13	... um dabei Freunde / Bekannte zu treffen.	0,815		
14	... um dadurch neue Menschen kennen zu lernen.	0,812		
12	... um etwas in einer Gruppe zu unternehmen.	0,779		
15	... um durch den Sport neue Freunde zu gewinnen.	0,737		
Gesundheit/Aussehen			0,857	4
9	... wegen meiner Figur.	0,894		
8	... um mein Gewicht zu regulieren.	0,863		
7	... um abzunehmen	0,846		
3	... vor allem aus gesundheitlichen Gründen.	0,618		
Bewegung/Natur			0,776	4
1	... um mich in körperlich guter Verfassung	0,740		
	zu halten.			

2	... vor allem um fit zu sein.	0,739		
26	... vor allem aus Freude an der Bewegung.	0,629		
38	... um Sport in der Natur zu treiben.	0,596		
Wettkampf/Leistung			0,705	3
19	... um sportliche Ziele zu erreichen.	0,804		
18	... um mich mit anderen zu messen.	0,724		
17	... weil ich im Wettkampf aufblühe.	0,696		
Ästhetik			0,586	2
23	... weil es mir Freude bereitet, die Schönheit der menschlichen Bewegung im Sport zu erleben.	0,792		
24	... weil mir Sport die Möglichkeit für schöne Bewegungen bietet.	0,695		
	Gesamt		0,826	24

Quelle: mod. n. Lehnert et. al. (2011, S. 152)

Die Zusammenlegung der Faktoren „Ablenkung/Katharsis“ und „Aktivierung/Freude“, die in dieser Faktorenanalyse den Punkt „Erholung“ als Resultat hervorbrachte, gab aufgrund ihrer thematischen Nähe vielfach Anlass zu einer kontroversen Diskussion. Lehnert et al. (2011) erwog bereits bei der Erstellung der BMZI eine Zusammenfassung der beiden Faktoren. Dass die Möglichkeit besteht, wurde von Lehnert et al. (2011) getestet und bestätigt.

Eine ähnliche Diskussion fand hinsichtlich der Unterscheidung der Faktoren „Figur/Aussehen“ und „Fitness/Gesundheit“ statt. Gabler fasst diese beiden Faktoren noch zu der Kategorie „Fitness“ zusammen. Die Aufteilung konnte durch eine Vielzahl an Studien zwar bestätigt werden, jedoch erforderten die Ergebnisse der vorliegenden Studie eine Zusammenlegung der beiden Faktoren (Lehnert et al., 2011).

6.1.2 Faktorenanalyse der erweiterten Itemliste

Zu den Items des BMZIs kamen noch weitere 46 Items, die sportartspezifisch auf das Paragleiten angepasst wurden. Diese wurden zum Teil aus anderen Fragebögen übernommen oder komplett neu erstellt. Es bedurfte einer Überprüfung der insgesamt 75 entstandenen Items, um Gemeinsamkeiten beziehungsweise Unterschiede ausfindig machen zu können, um diese anschließend in Faktoren zusammenfassen zu können.

Die rotierte Komponentenmatrix zeigte nach erstmaliger Rechnung 18 Kategorien an. Die genauere Untersuchung ergab, dass rund 16 Items eine Ladung unter 0,5 und häufig zugleich Fremdladungen aufwiesen. Diese Items wurden herausgenommen und eine neuerliche Berechnung der verbliebenen Items wurde infolge durchgeführt.

Das neue Ergebnis reduzierte die Faktoren auf eine Anzahl von 14. Die folgenden Items hatten eine Ladung unter 0,5 oder bildeten eine eigene Kategorie und wurden daher entfernt:

- „...um mein Selbstwertgefühl zu verbessern“ <0,5
- „...weil ich die Interaktion mit der Natur genieße“ <0,5
- „...um meine flugspezifischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen“ <0,5
- „...weil ich durch das Fliegen viele neue Orte kennenlernen“ eigene Kategorie
- „...weil es die günstigste Variante des Fliegens ist“ eigene K.
- „...weil es ein Sport ist, den ich alleine ausüben kann“ eigene K.
- „...weil der Spaßfaktor nicht an das Flugkönnen gebunden ist.“ eigene K.

Die dritte Berechnung reduzierte die Faktoren von 14 auf 11. Abermals vielen 3 Items aufgrund einer niedrigen Faktorenladung weg und eine neuerliche Rechnung wurde gestartet. Das neue Ergebnis bestand nun aus 10 Faktoren, die inhaltlich gut zusammenpassten. Lediglich das Item „...weil mich die physikalischen Grenzen auszuloten und das Erobern des Luftraumes fasziniert“ musste aufgrund der geringen Faktorenladung entfernt werden.

Nach der letzten Berechnung konnten 49 Items in 10 Faktoren aufgeteilt werden. Der Cronbach- Alpha Wert aller 49 Items betrug 0,904 und bestätigte somit die Reliabilität der Motivitems. Die Tabelle 7 zeigt die Faktoren mit ihren Items sowie den Cronbach-Alpha Wert.

Tab. 7: Ergebnis der Faktorenanalyse aller Items

Motiv Nr.	Faktoren	Item Ladung	Cronbach- α	Anzahl Werte
Selbstkonzept			0,862	6
46	... weil ich durch tolle Selfies vom Fliegen Anerkennung in sozialen Netzwerken bekomme.	0,839		
48	... um Komplimente von anderen zu Erlangen	0,794		
45	...weil ich dadurch in der Gesellschaft gut ankomme.	0,726		
47	...weil ich die bewundernden Blicke der Zuschauer genieße.	0,679		
57	... um Selbstbestätigung zu erfahren.	0,678		
49	... um meine Familie und Freund/innen auf meine Leistung stolz zu machen.	0,639		
Kontakt			0,886	6
11	... um mit anderen gesellig zusammen zu sein.	0,847		
12	... um etwas in einer Gruppe zu unternehmen.	0,790		
13	... um dabei Freunde / Bekannte zu treffen.	0,788		
14	... um dadurch neue Menschen kennen zu lernen.	0,730		
16	... weil ich mich in der Community gut aufgehoben fühle.	0,677		
15	... um durch den Sport neue Freunde zu gewinnen.	0,640		
Figur/Aussehen			0,857	4
9	... wegen meiner Figur.	0,842		
8	... um mein Gewicht zu regulieren.	0,816		
7	... um abzunehmen.	0,794		
3	... vor allem aus gesundheitlichen Gründen.	0,718		

Erholung			0,861	6
31	... um Stress abzubauen.	0,786		
33	... um Ärger und Gereiztheit abzubauen.	0,777		
30	... weil ich mich so von anderen Problemen ablenke.	0,767		
32	... um meine Gedanken im Kopf zu ordnen.	0,729		
25	... um mich zu entspannen.	0,600		
34	... um dem Alltag zu entfliehen.	0,548		
Bewegung in der Natur/Fitness			0,811	7
26	... vor allem aus Freude an der Bewegung.	0,799		
24	... weil mir Sport die Möglichkeit für schöne Bewegungen bietet.	0,702		
4	... weil ich die Kombination zwischen körperlicher Anstrengung beim Aufstieg und Genuss beim Abheben mag (Hike & Fly).	0,642		
38	... um Sport in der Natur zu treiben.	0,637		
2	... vor allem um fit zu sein.	0,628		
23	... weil es mir Freude bereitet, die Schönheit der menschlichen Bewegung im Sport zu erleben.	0,589		
1	... um mich in körperlich guter Verfassung zu halten.	0,570		
Flow			0,851	6
72	... um in einen Zustand zu kommen, in dem alles abseits des Fliegens keine Rolle spielt.	0,697		
36	... weil das Fliegen positive Spannungszustände hervorruft.	0,693		
71	... weil dabei nur der Moment zählt und meine Gedanken auf die Aktivität fokussiert sind.	0,689		
69	... um vollkommen in der Aktivität aufzugehen.	0,651		
29	... um während der Ausübung Glücksgefühle zu verspüren.	0,589		
35	... weil ich mich während des Fliegens frei und unbeschwert fühle.	0,550		

Herausforderung/Wettkampf			0,761	6
21	... um das Erfolgsgefühl nach einer geschafften Flugdistanz zu spüren.	0,734		
19	... um sportliche Ziele zu erreichen.	0,653		
52	... weil mich die genaue Planung und Vorbereitung für einen herausfordernden Flug fasziniert (z.B. Streckenflug/Akrobatikflug)	0,650		
18	... um mich mit anderen zu messen.	0,603		
17	... weil ich im Wettkampf aufblühe.	0,548		
22	... um das Erfolgsgefühl nach einem geschafften Kunststück zu verspüren.	0,503		
Durchführbarkeit			0,752	4
75	... weil der Sport in jedem Alter ausübbar ist.	0,716		
64	... weil mich das Element Luft fasziniert.	0,678		
73	... weil viele verschiedene Altersklassen diesen Sport gemeinsam praktizieren können.	0,671		
61	... weil es ein Sport ist, der zu allen Jahreszeiten ausgeübt werden kann.	0,648		
Risikomanagement			0,809	2
40	...weil das Fliegen ein Adrenalinkick ist.	0,811		
20	... wegen des Nervenkitzels.	0,784		
Psyche/Vertrauen			0,691	2
43	... um zu lernen, mit meinen Ängsten umzugehen.	0,736		
54	... um mehr Selbstvertrauen zu bekommen.	0,645		
	<i>Gesamt</i>		0,904	49

Quelle: mod. n. Lehnert et. al. (2011, S. 152)

Neun der zehn Faktoren waren thematisch sofort stimmig, nur die begriffliche Erfassung des inhaltlichen Zusammenhangs der Items des vierten Faktors gestaltete sich schwierig. Hier waren Items aus dem BMZI Faktor „Freude/Bewegung“, „Fitness/Gesundheit“ und „Natur“ zusammengelegt. Nach längerem Überlegen konnte der Faktor mit „Bewegung in der Natur/Fitness“ zusammengefasst werden, denn auch die darin vorkommenden Naturitems beziehen sich auf die Bewegungskomponente in der Natur.

6.2 Soziodemographische Daten

Im folgendem Kapitel werden die soziodemographischen Daten der Proband/innen näher betrachtet. Analysiert werden dabei Faktoren wie Alter, Geschlecht, Ausbildungsgrad und Herkunft. Beleuchtet werden auch weitere sportliche Tätigkeiten der Paragleiter/innen, welche anhand von Graphiken optisch aufbereitet werden.

6.2.1 Geschlechterverteilung

Von den 130 teilgenommenen Personen waren 22 weiblich und 108 männlich. In Prozent ausgedrückt entfallen dabei 16,9 auf das weibliche und 83,1 auf das männliche Geschlecht. Eine deutliche Mehrheit der Proband/innen waren demnach Männer.

6.2.2 Altersverteilung

Das durchschnittliche Alter der Paragleiter/innen, die an der Datenerhebung teilgenommen haben, beträgt 36 Jahre (MW: 36,4 / MD:34,0 / SD:10,6). Die älteste Person gab an, 60 Jahre alt zu sein und die jüngste war 19 Jahre alt. Die daraus resultierende Spannweite beträgt 41Jahre und zeigt, dass unterschiedliche Generationen den Fragebogen ausgefüllt haben. Aufgrund der großen Streuung der Alterswerte wurden in der Tabelle 9 die Altersklassen in Jahresabschnitte gegliedert, um die Übersicht einfacher zu gestalten.

Tab. 8: Altersverteilung der Befragten (n=130)

Alter (in Jahren)	Häufigkeit	Prozent
≤20	5	3,8
21-30	40	30,8
31-40	41	31,5

41-50	25	19,2
≥51	19	14,6
Gesamt	130	100

Die Tabelle 8 zeigt, dass der größte Teil (31,5%) der Proband/innen zwischen 31 und 40 Jahre alt war. Knapp dahinter liegt mit (30,8%) die jüngere Gruppe der 21- bis 30- Jährigen. Zählt man die 3,8% der unter 20-Jährigen dazu, waren rund zwei Drittel der Befragten unter 40 Jahren. 25 Personen (19,2%) gaben an, zwischen 41 und 50 zu sein. Damit war diese Gruppe die drittgrößte. Mit 19 Personen (14,6%) waren die über 51- Jährigen stärker vertreten als die Teilnehmer/innen unter 20.

6.2.3 Ausbildungsgrad

Der Fragebogen erfasste die höchste abgeschlossene Bildung der Teilnehmer/innen. Die folgende Tabelle soll dabei eine Übersicht auf das Bildungsniveau geben. Betrachtet man die Tabelle 9, erkennt man das hohe Bildungsniveau der 130 Paragleiter/innen.

Tab. 9: Ausbildungsgrad der Proband/innen (n=130)

Höchste abgeschlossene Ausbildung	Häufigkeit	Prozent
Pflichtschule	1	0,8
Lehre	18	13,8
Berufsbildende Schule ohne Matura	8	6,2
Berufsbildende Schule mit Matura (HAK, HTL, HBLA, ...)	17	13,1
Allgemeinbildende höhere Schule	14	10,8
Fachhochschule	30	23,1
Universität	33	25,1
Meister	7	5,4
Sonstiges	1	0,8
Gesamt	130	100

Mit 25,1% hat der größte Teil der Teilnehmer/innen eine universitäre Ausbildung abgeschlossen. Zählt man die zweitgrößte Gruppe (23,1%), die als höchste abgeschlossene Ausbildung die Fachhochschule absolviert hat, mit der ersten zusammen, zeigt sich, dass rund 48,2% eine tertiäre Bildungseinrichtung besucht haben. Die Lehre ist mit 13,8% am

drittstärksten vertreten. Eine Berufsbildende Schule mit Matura haben 13,1% und eine Allgemeinbildende höhere Schulen 10,8% zum Zeitpunkt der Erhebung abgeschlossen. Lediglich 0,8% gaben an, die Pflichtschule absolviert zu haben. 1 Person wählte „Sonstiges“ als Antwort aus.

6.2.4 Bundeslandzugehörigkeit

Als Voraussetzung für die Teilnahme der Proband/innen am Fragebogen galt der aktuelle Wohnort in Österreich. Konkretisiert wurde die Wohnsituation durch die Frage nach der Bundeslandzugehörigkeit der Paragleiter/innen. Eine Person gab bei der Umfrage an, in Deutschland wohnhaft zu sein und wurde deshalb aus der Umfrage ausgeschlossen.

Tab. 10: Verteilung der Proband/innen auf die neun Bundesländer Österreichs (n=130)

Bundesland	Häufigkeit	Prozent
Burgenland	1	0,8
Kärnten	9	6,9
Oberösterreich	13	10
Niederösterreich	32	24,6
Salzburg	6	4,6
Steiermark	20	15,4
Tirol	19	14,6
Vorarlberg	9	6,9
Wien	21	16,2
Gesamt	130	100

Aus der Tabelle 10 ist abzulesen, dass mehr als zwei Drittel in Wien (16,2%) und Niederösterreich (24,6%) wohnen. Die dritthäufigste Anzahl (15,4%) der Paragleiter/innen kommt aus dem Bundesland Steiermark. Die restlichen 43,8% verteilten sich wie folgt auf Tirol (14,6%), Oberösterreich (10%), Vorarlberg (6,9%), Kärnten (6,9%), Salzburg (4,6%) und das Burgenland (0,8%).

6.2.5 Ausübung anderer Sportarten

Durch diese Frage wurden Daten der Proband/innen erhoben, die zeigen sollen, ob die an der Studie teilgenommenen Personen neben dem Paragleiten auch andere Sportarten ausüben und wenn ja, welche. Die Teilnehmer/innen konnten aus einer Liste, in der eine Vielzahl von Sportarten aufgelistet war, auswählen. Wurde ihre Sportart nicht angeführt, so konnten sie diese in einem gesonderten Feld eingeben. Dem Ergebnis zufolge üben 94,6% der Paragleiter/innen noch andere Sportarten aus. Lediglich 5,4% fliegen nur mit dem Gleitschirm.

Die Teilnehmer/innen, die mit Ja geantwortet hatten, wurden in weiterer Folge gefragt, welche Sportarten sie ausüben. Wie bereits zuvor erwähnt, stand ihnen dabei eine Liste von Sportarten zur Verfügung, aus der sie wählen konnten. Es konnten auch Mehrfachnennungen gemacht werden. Viele der Proband/innen machten von der Möglichkeit Gebrauch, weshalb der kumulierte Prozentwert über 100% liegt.

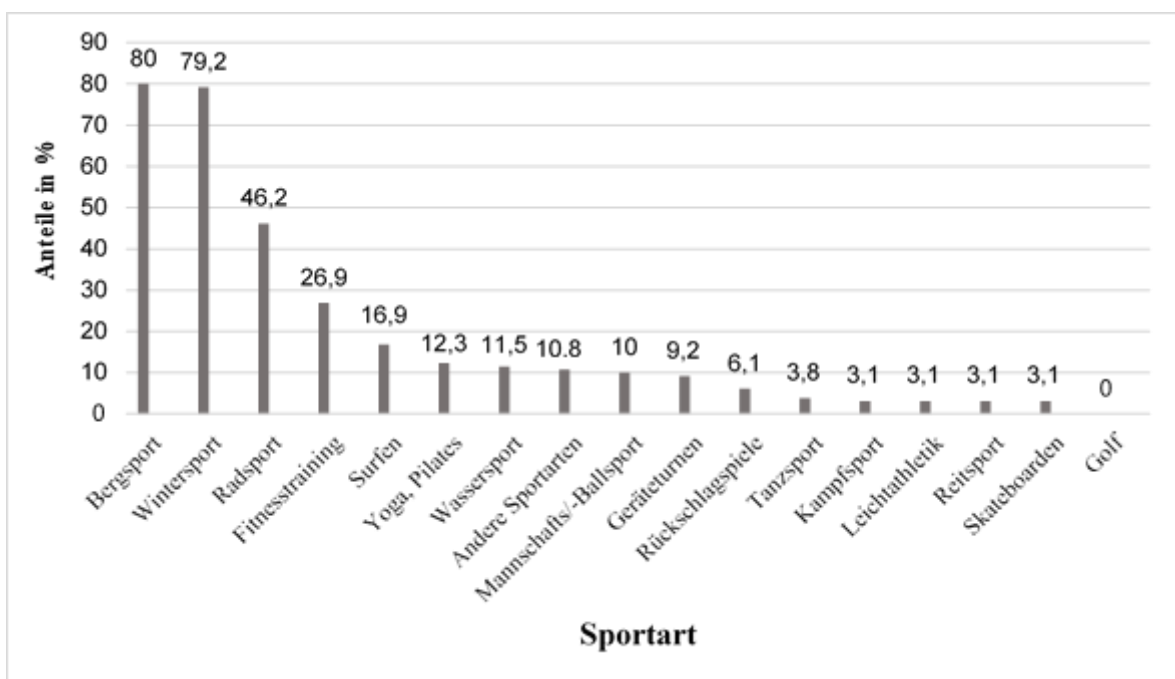


Abb. 1: Verteilung der Prozent auf Sportarten (n=130)

Aus der Abbildung 1 geht hervor, dass von den Proband/innen eine Art von Bergsport am häufigsten neben dem Paragleiten betrieben wird. 80 Prozent (104 TN) der Teilnehmer/innen wählten Bergsport als Antwortmöglichkeit. Fast gleich viele Personen (79,2%; 104 TN) betreiben zusätzlich Wintersport. Auf Rang drei befindet sich mit 46,2 Prozent (60 TN) ebenfalls eine Outdoor-Sportart, der Radsport. An vierter Stelle befindet sich das

Fitnessstraining mit einem deutlich geringeren Prozentsatz (26,9%; 35 TN). Weitere 16,9% (22 TN) gaben an, dass sie neben dem Paragleiten das Surfen/Segeln ausüben. Die Antwort Yoga und Pilates wählten 16 Teilnehmer/innen (12,3%), dicht gefolgt vom Wassersport mit einem Prozentsatz von 11,5% (15 TN). 14 Proband/innen (10,5%) wählten als Antwortmöglichkeit „andere Sportart“ und nannten selbst eine Sportart, die in der Liste nicht gereiht war, als Antwort. Die häufigste Sportart, die unter „Andere Sportarten“ genannt wurde, war der Laufsport. Die restlichen Sportarten kommen auf Werte, die unter 10% liegen.

6.3 Einstieg in die Sportart

Als weiterer wichtiger Bereich dieser Diplomarbeit gilt neben der Erforschung der Motive der Paragleiter/innen zu ermitteln, durch welche Faktoren eine Person mit dem Gleitschirmfliegen begonnen hat. Der weitere Verlauf dieses Kapitels wird sich mit etwaigen Bildern oder Vorstellungen der Proband/innen, die sie vor dem Einstieg in die Sportart vom Paragleiten hatten, und mit der Frage, ob sich diese bestätigten, auseinandersetzen.

6.3.1 Erstkontakt mit dem Paragleiten

In diesem Abschnitt des Fragebogens wurden die Teilnehmer/innen durch die Frage „Wodurch bist du auf das Paragleiten aufmerksam geworden?“ dazu aufgefordert, anzugeben, wie sie in Kontakt mit dem Gleitschirmfliegen gekommen waren. Hier konnten mehrere Antwortmöglichkeiten ausgewählt werden, da die Aufmerksamkeit auf eine Sportart häufig nicht nur von einem einzigen Faktor abhängig ist.

Tab. 11: Erstkontakt mit dem Paragleiten (n=130)

Erstkontakt durch ...	Häufigkeit	Prozent
Freunde/Bekannte	62	47,7
Familie	22	16,9
Schule	0	0
(Sport-) Veranstaltung	2	1,5
Lehrveranstaltung, USI-Kurs	1	0,8
Medien (Fernsehen, Internet, Zeitschriften)	15	11,5
Angebot in einem Sportverein	0	0
zufälliges Beobachten auf öffentlichen Plätzen (Park, Sporthalle, Sportplatz, etc...)	41	31,5

Sonstiges	11	8,5
Gesamt	154	118,4

Fast die Hälfte der Proband/innen (47,7%) wurde durch Freunde oder Bekannte auf den Paragleitsport aufmerksam und weitere 16,9 Prozent durch die Familie. Fast ein Drittel (31,5%) der Teilnehmer/innen hatte den ersten Kontakt mit dem Paragleiten durch zufälliges Beobachten in der Natur. Bei weiteren 11,5 Prozent wurde das Interesse durch Medien (Fernsehen, Zeitschriften, Internet) auf das Gleitschirmfliegen gelenkt. Zwei Personen gaben an, durch Sportveranstaltungen zum Flugsport gekommen zu sein und eine einzige Person wurde durch eine „Lehrveranstaltung, USI-Kurs“ zum Fliegen inspiriert. 11 Personen wählten die Antwortoption „Sonstiges“ aus. Drei dieser Personen schrieben bei ihren Antworten „der Wunsch zu Fliegen“ hätte sie zu diesem Sport gebracht. Zwei weitere erklärten, dass ein Tandemflug in ihnen die Begeisterung für das Paragleiten geweckt hätte. Die restlichen Proband/innen gaben als Antwort „Schnuppertaggutschein“, „durch Modell und Segelfliegen“, „Kindheitstraum“, „Bergsteigen“, „immer schon Interesse daran“ und „wurde angesprochen“, wobei man letzteres zur Kategorie Freunde und Bekannte zählen könnte.

6.3.2 Vorstellung und Bild vom Paragleiten

Mehr als die Hälfte der Befragten (53,8%) erklärte, dass sie bereits ein bestimmtes Bild beziehungsweise eine Vorstellung vom Gleitschirmfliegen hatte, bevor sie damit begann. 60 Proband/innen (46,2%) negierten diese Frage.

Im Anschluss wurden all jene Proband/innen, die mit Ja geantwortet hatten, dazu aufgefordert, das Bild oder die Vorstellung vom Paragleiten in einem dafür zur Verfügung gestellten Textfeld kurz zu beschreiben. Die Antworten wurden mittels einer qualitativen Auswertung Klassen zugeteilt, die in der folgenden Tabelle 12 beschrieben werden.

Tab. 12: Antwortklassen der Frage "Vorstellung vom Paragleiten"

Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse V
Abstiegshilfe, Hike & Fly	Abheben, Fliegen	Abenteuer	Freiheit	Erholung

Die Teilnehmer/innen beschrieben die Vorstellungen sehr genau, weshalb im folgenden Abschnitt nur exemplarisch ein paar Antworten zu den Kategorien angeführt werden, da der Umfang dieser Arbeit sonst ausufern würde.

Tab. 13: Antwortklasse I „Abstiegshilfe, Hike & Fly“

Klasse I „Abstiegshilfe, Hike & Fly“
• <i>TN 157: „1987: Ich besteige einen hohen Berg. Der Gleitschirm erspart mir den Abstieg.“</i> • <i>„Ausgiebige Bergtouren ohne den langen Abstieg.“</i> • <i>„Die Idee des Hike and Fly“</i> • <i>„Eine leicht handhabbare Ausrüstung, mit der man von Bergwiesen zu Tal fliegen kann.“</i> • <i>„Eine Möglichkeit, den Berg runter zu kommen ohne Bergab zu gehen. Eine Sportart, die man gemeinsam ausüben kann.“</i> • <i>„Hike & Fly, die Berge fliegend verlassen zu können und nicht den "undankbaren" Abstieg zu haben.“</i> • <i>„Hike & Fly zu betreiben um mit Freunden von Gipfel zu Gipfel zu fliegen und eine schöne Zeit zu verbringen.“</i> • <i>„Ich habe mir vorgestellt, auf einen Berg zu gehen und den Abstieg gegen einen Flug zu tauschen.“</i> • <i>„Ich hatte nur das in meiner Vorstellung, was wir unter einem Abgleiter versteht - einfach vom Berg ins Tal fliegen. Ich hatte keine Ahnung, dass es noch unzählige andere Möglichkeiten gibt (Thermik, Soaren, Akrobatik,...).“</i> • <i>„Ich wollte den Abstieg vom Berg interessanter gestalten und eine neue Perspektive auf die Heimatberge erlangen.“</i>

Die Proband/innen rückten in Kategorie 1 vorrangig das Bild eines vereinfachten Abstiegs durch die Kombination von Aufstieg und Herunterfliegen als attraktive Vorstellung des Gleitschirmfliegens in den Fokus.

Tab. 14: Antwortklasse 2 „Abheben/Fliegen“

Klasse II „Abheben/Fliegen“
• <i>abheben, in der Luft sein</i> • <i>Einfach das Fliegen erleben!</i> • <i>Fast wie ein Vogel in der Luft zu schweben...</i> • <i>Freies Fliegen - überall, jederzeit</i> • <i>Für mich war klar das dies die Variante des Fliegens ist, welche genau passt, es bedurfte weder Überlegung noch die Abwägung gegenüber anderen Hobbys</i> • <i>Schwerelos fliegen im Einklang mit der Natur</i> • <i>Fliegen und frei sein wie ein Vogel und die Schönheit der Natur von oben zu betrachten</i> • <i>Frei sein und fliegen wie ein Vogel und den ultimativen Kick zu verspüren. (Glückseligkeit und Ausgelassenheit)</i>

Wie aus Klasse 2 herauszulesen ist, dürfte die Vorstellung des „Fliegen[s] wie ein Vogel“ für viele Proband/innen äußerst anziehend sein.

Tab. 15:: Antwortklasse 3 "Abenteuer/Herausforderung"

Klasse III „Abenteuer/Herausforderung“
• <i>Actionsport.</i> • <i>Faszination: Acrofliegen</i> • <i>kostenlose Achterbahn zum selbst Steuern</i> • <i>Zusätzlich zum Gipfelerlebnis einen Flug als Draufgabe</i>

Die in der Klasse 3 zusammengefassten Antworten zeigen vor allem, dass die Proband/innen neue Herausforderungen und einen actionreichen Sport vom Paragleiten erwarteten.

Tab. 16: Antwortklasse 4 "Freiheit"

Klasse IV „Freiheit“
• <i>Eine Art von Freiheit zu erleben, die man nur hat, wenn man alleine aus 1000m über Grund hinunterblickt und wirklich "alleine" ist. Alle Probleme dieser schnelllebigen und oft ungerechten Welt sind nicht existent und man spürt Natur und sich selbst, sonst nix.</i> • <i>Fliegen ist Freiheit</i> • <i>frei sein</i> • <i>Frei sein, Weitblick haben</i> • <i>Frei zu sein und ein Fluggerät immer mit haben zu können</i> • <i>Freiheit</i> • <i>Freiheit erleben, Berge und Landschaft und die Faszination von Höhe und Weite erleben.</i> • <i>Freiheit, das Bewegen in der Luft,</i> • <i>Freiheit, neue Perspektive auf die Landschaft</i>

In Klasse 4 wurden die Antworten zusammengefasst, die das Motiv der Freiheit in den Fokus stellen.

Tab. 17: Antwortklasse 5 "Erholung"

Klasse V „Erholung“
• <i>die Gegend von oben zu sehen und die Ruhe genießen.</i> • <i>die Perspektive zu verändern</i> • <i>Fliegen, um Freude in der Luft zu haben und die Landschaften von oben zu sehen</i> • <i>Frei mit den Vögeln die Welt von oben zu betrachten. Abstand vom Alltag. Verschiebung der Sichtweise</i>

Nach der Beschreibung wurden die Teilnehmer/innen dazu aufgefordert, mittels einer Likert- Skala (1=gar nicht bestätigt, 5=völlig bestätigt) anzugeben, ob sich ihre Bilder und Vorstellungen bestätigt haben oder nicht.

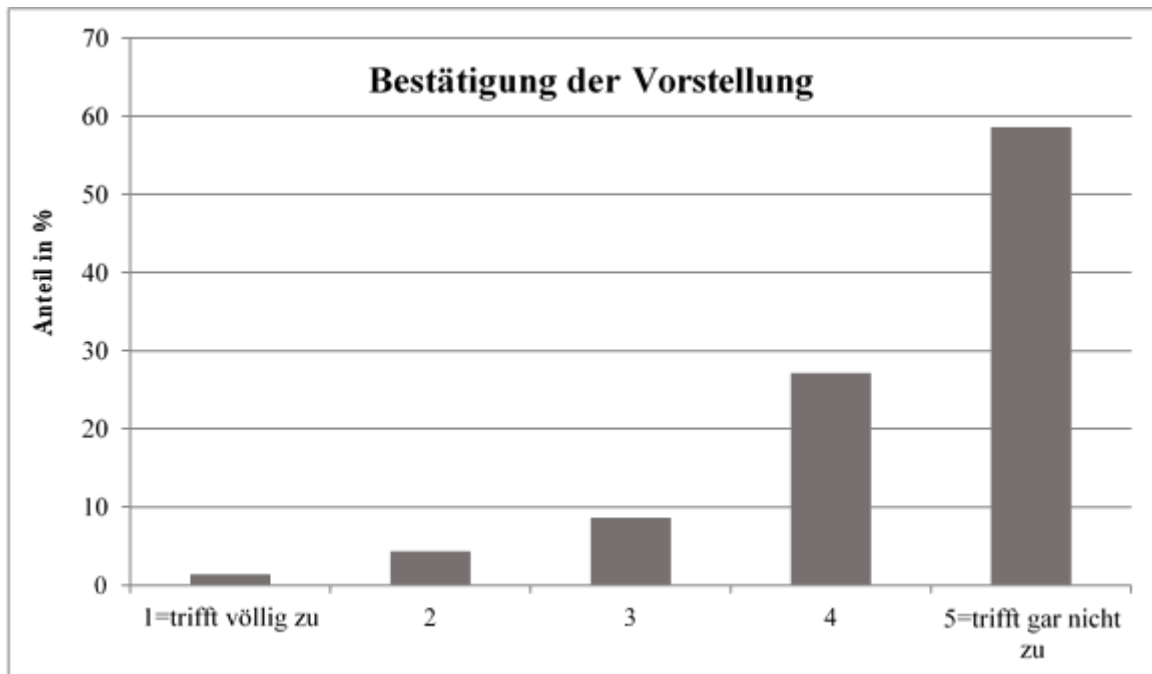


Abb. 2: Bestätigung der Vorstellung

Von insgesamt 70 Teilnehmer/innen wurde lediglich das Bild oder die Vorstellung vom Paragleiten einer Person (1,4%) gar nicht bestätigt. Hingegen gaben 41 Teilnehmer/innen (58,6%) an, dass ihr Bild „völlig bestätigt“ wurde und weitere 19 Personen (27,1%) wählten als Antwortmöglichkeit den Wert 4 aus. Sechs Proband/innen (8,6%) beantworteten die Frage neutral mit der Möglichkeit 3. Drei Personen (4,3%) gaben an, dass ihr Bild eher nicht bestätigt wurde.

6.4 Aktuelle Ausübung des Paragleitens

In diesem Kapitel werden verschiedene Angaben der Proband/innen genauer beleuchtet. Dabei werden Daten über die Ausübungsdauer und Ausübungsart des Paragleitens, die Intensität, die Schirmkategorie, die Fluglizenzen oder auch die durchschnittliche Dauer eines Fluges der Paragleiter/innen in Tabellen aufbereitet.

6.4.1 Ausübungsdauer

Um eine bessere Übersicht über die breite Streuung der Dauer der Ausübung in Jahren aller Paragleiter/innen zu bekommen, wurden diese in Klassen zusammengefasst. Die Bandbreite der Ausübungsjahre reicht von einem Minimum von einem halben Jahr bis zu einem Maximum von 30 Jahren des aktiven Paragleitens. Die durchschnittliche Ausübungsdauer liegt bei knapp über 7 Jahren (MW: 7,24 SD: 7,43 MD: 4).

Tab. 18: Ausübungsdauer des Paragleiten der Proband/innen in Jahren (n=130)

Ausübung in Jahren	Häufigkeit	Prozent
</=2	36	27,7
2 - 5	45	34,6
6 - 9	17	13,1
10 - 13	8	6,2
14 - 17	11	8,5
18 - 21	3	2,3
>21	10	7,7
Gesamt	130	100

Mehr als die Hälfte (62,3%) der Proband/innen betreibt das Paragleiten maximal 5 Jahre. Die zweitgrößte Gruppe mit einer Flugerfahrung von 6 bis 9 Jahren ist mit 17 Personen (13,1%) vertreten. Die wenigsten Proband/innen fliegen seit 18 bis 21 Jahren. Hingegen üben 11 Personen (8,5%) den Sport seit 14 bis 17 Jahren aus und 10 Teilnehmer/innen (7,7%) sogar schon mehr als 21 Jahre.

6.4.2 Ausübungshäufigkeit pro Jahr

Das Kapitel gibt eine Übersicht über die Anzahl der Monate im Jahr, in denen die Proband/innen das Paragleiten ausüben. Die Teilnehmer/innen gehen durchschnittlich mehr als 9 Monate im Jahr mit dem Gleitschirm fliegen (MW: 9,47 / SD: 3,30 / MD: 10). Mehr als ein Drittel (46,2%) geht dem Paragleiten 12 Monate im Jahr nach. Lediglich 4,6% begeben sich nur 1 Monat im Jahr mit dem Gleitschirm in die Lüfte.

Um die Übersicht zu gewährleisten, wurde die Anzahl der Monate in fünf Klassen aufgeteilt.

Tab. 19: Ausübungshäufigkeit des Paragleitens pro Jahr in Monaten (n=130)

Anzahl der Monate pro Jahr	Häufigkeit	Prozent
1	6	4,6
2 – 3	6	4,6
4 - 6	13	10
6- 8	11	8,5
9-10	30	23,1
11 - 12	64	49,2
Gesamt	130	100

Der größte Teil der Paragleiter/innen geht zwischen 11 und 12 Monaten im Jahr mit dem Gleitschirm fliegen. Mit einem deutlich geringeren Prozentsatz, aber immer noch über der Zwanzig-Prozent-Grenze ist die Gruppe „9-10 Monate“ mit 30 Personen (23,1%) in der Tabelle 19 vertreten. Die restlichen Gruppen weisen einen Prozentsatz von maximal 10 Prozent auf. Die geringste Anzahl an Personen (4,6%) geht dem Paragleiten 1 Monat bzw. 2-3 Monate im Jahr nach.

6.4.3 Durchschnittliche Anzahl der Flugtage pro Woche

Bei dieser Frage sollten die Proband/innen angeben, wie viele Tage in der Woche sie durchschnittlich Paragleiten gehen. Aus den ausgefüllten Fragebögen geht hervor, dass die Teilnehmer/innen durchschnittlich 1 bis 2 Tage pro Woche mit dem Gleitschirm fliegen (MW: 1,30/ SD: 0,924).

Tab. 20: Ausübungshäufigkeit des Paragleitens pro Woche (n=130)

Flugtage (pro Woche)?	Häufigkeit	Prozent
<1	23	17,7
1	69	53,1
2	27	20,8
3	6	4,6
4	3	2,3
5	2	1,5
Gesamt	130	100

Die größte Gruppe mit 69 Personen (53,1%) geht einmal pro Woche Gleitschirmfliegen. 27 Proband/innen gaben an, dass sie rund zwei Tage in der Woche dem Paragleiten widmen. Weitere 17 Personen (17,7%) gehen durchschnittlich seltener als einmal pro Woche fliegen. Die kleinste Gruppe mit 2 Teilnehmer/innen gab an, 5 Tage pro Woche in das Gleitschirmfliegen zu investieren.

6.4.4 Durchschnittliche Dauer eines Fluges

In diesem Abschnitt wurde nach der durchschnittlichen Dauer der Gleitschirmflüge der Proband/innen gefragt. Die Bandbreite der erhobenen Daten über die durchschnittliche Flugdauer erstreckt sich von einem Minimum von 10 Minuten zu einem Maximum von rund 4 Stunden. Der Mittelwert der Flugzeiten beträgt rund 44 Minuten (MW: 44 / SD: 35.55). Die folgende Tabelle 21 zeigt unterschiedliche Klassen, in die die Dauer der Flüge zusammengefasst wurde.

Tab. 21: Dauer eines Paragleitflugs (n=130)

Dauer einer Einheit in Minuten	Häufigkeit	Prozent
<= 15 min	16	12,3
15 - 30 min	61	46,9
30 - 60 min	32	24,6
60 – 90 min	11	8,5
90 – 120 min	7	5,4
> 120 min	3	2,3
Gesamt	130	100

46,9% der Proband/innen gaben an, dass ein Flug mit dem Gleitschirm zwischen 15 – 30 Minuten dauert. Diese Gruppe ist mit 61 Personen die am stärksten besetzte. Weitere 32 Personen (24,6%) befinden sich beim Paragleiten rund 30-60 Minuten in der Luft. Die drittgrößte Gruppe (16 TN / 12,3%) benötigt weniger als 15 Minuten zwischen Start und Landung. 11 Teilnehmer/innen wählten einen Wert zwischen 60 und 90 Minuten und 7 Personen fliegen 90 bis 120 Minuten pro Gleitschirmflug. Zwei Proband/innen gaben sogar an, dass sie mehr als 120 Minuten pro Flug in der Luft sind.

6.4.5 Trainingsintensität

Den Proband/innen standen auf die Frage „Mit welcher Intensität trainierst du normalerweise?“ drei Antwortmöglichkeiten zur Verfügung. 44,6% der Teilnehmer/innen wählten als Antwort „mit mittlerer Intensität“ aus. Etwas weniger (51 TN/ 39,2%) behaupteten, mit niedriger Intensität zu trainieren, und weitere 21 Proband/innen (16,2%) gaben an, dass sie ihr Training mit hoher Intensität betreiben.

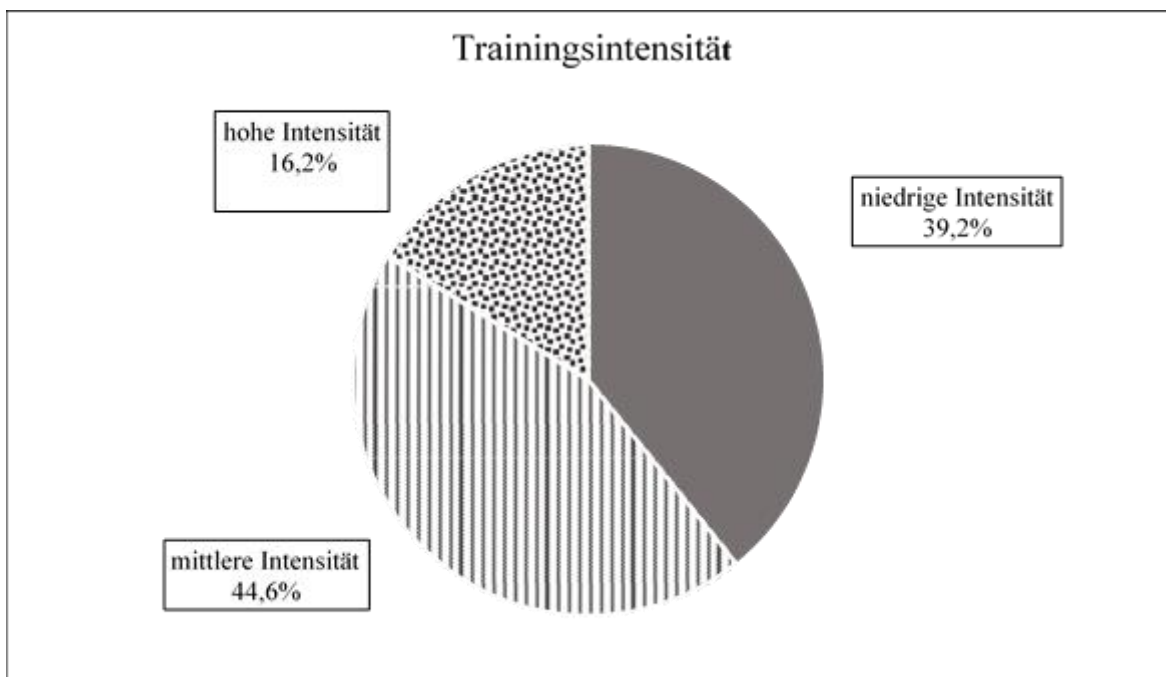


Abb. 3: Diagramm Trainingsintensität (n=130)

6.4.6 Persönliche Einschätzung des aktuellen Könnens

Die Proband/innen wurden dazu aufgefordert, ihre persönliche Einschätzung über ihr Können im Paragleitsport abzugeben. Diese war aber unabhängig von kommerziellen Erfolg oder der Liga, in der sich die Person befindet, auszuwählen. Beinahe die Hälfte der Teilnehmer/innen (63TN / 48,5%) hat als subjektive Einschätzung „mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)“ angegeben. Fast jede/r Dritte (30,8%) sieht sich selbst als Fortgeschrittene/n mit höheren Fähigkeiten. 15 Personen (11,5%) haben ihre Könnensstufe als Anfänger/in angegeben und weitere 12 Personen (9,2%) sehen sich als Experten beziehungsweise Expertinnen.

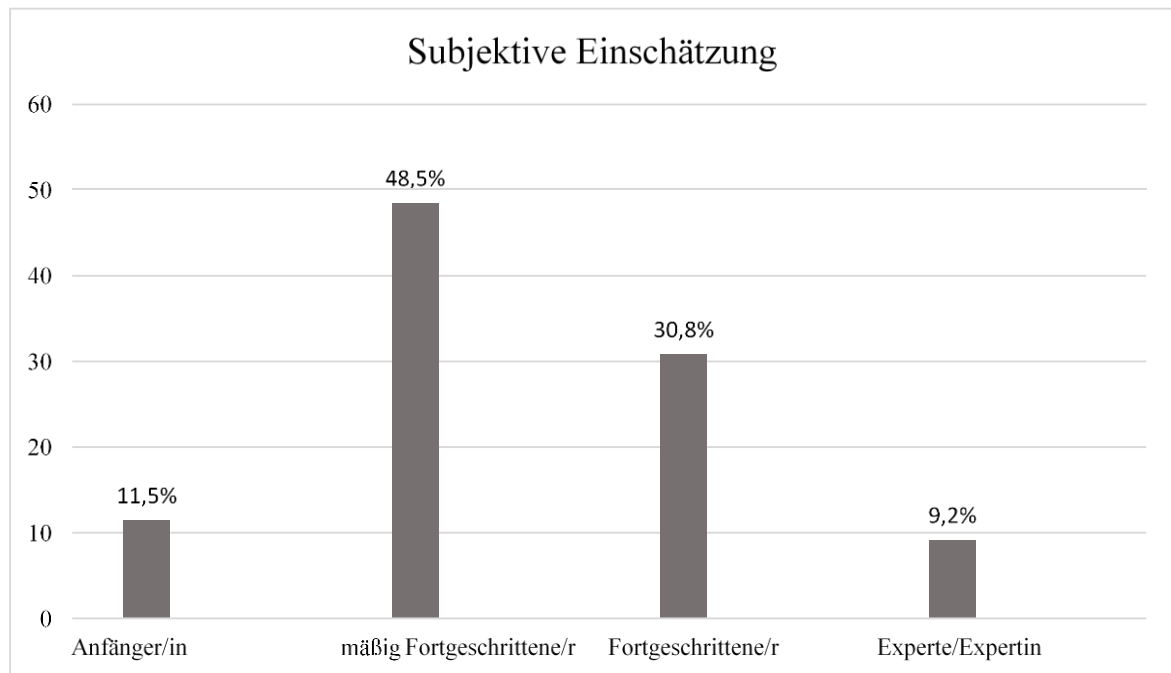


Abb. 4: Diagramm Subjektive Einschätzung des Könnens (n=130)

6.4.7 Fluglizenzen der Proband/innen

Bei dieser Frage wurden die Proband/innen um eine Angabe all ihrer erworbenen Fluglizenzen gebeten. Da hier die Möglichkeit bestand, mehrere Antwortmöglichkeiten auszuwählen, liegen die kumulierten Prozent über der 100%-Marke.

Tab. 22: Fluglizenzen der Proband/innen (n=130)

Fluglizenz	Häufigkeit	Prozente
Grundkurs	67	51,5
PG HS	93	71,5
PG ÜL	70	53,8
PG MOT	4	3,1
PG WS	11	8,5
PG WF	1	0,8
PG DOSI	23	17,7
FL	4	3,1
Sonstige	2	1,6
Gesamt	275	211,6

Mit 71,5% ist der PG HS (Paragleit Hangstart) die am häufigsten gewählte Fluglizenz. Mehr als die Hälfte (53,8%) der befragten Paragleiter/innen besitzt den PG ÜL (Paragleiter Überland). Jede/r Zweite der Proband/innen (67 TN / 51,5%) hat bereits den Grundkurs absolviert. Über die Lizenz, einen Tandemflug (PG DOSI) durchführen zu dürfen, verfügen 17,7 % der Befragten. Die restlichen Lizenzen sind mit einer Häufigkeit unterhalb der 10%-Marke repräsentiert. Eine Person gab an, keine Lizenz zu besitzen, das Paragleiten aber trotzdem auszuüben.

6.4.8 Variante des Paragleitens

Bei dieser Frage wurden die Proband/innen nach der von ihnen am häufigsten praktizierten Variante des Gleitschirmfliegens befragt. Zur Auswahl standen Thermikfliegen, Streckenfliegen, Flachlandfliegen, Hike & Fly, Soaren, Akrobatikfliegen, Motorfliegen und ein Feld für Sonstiges.

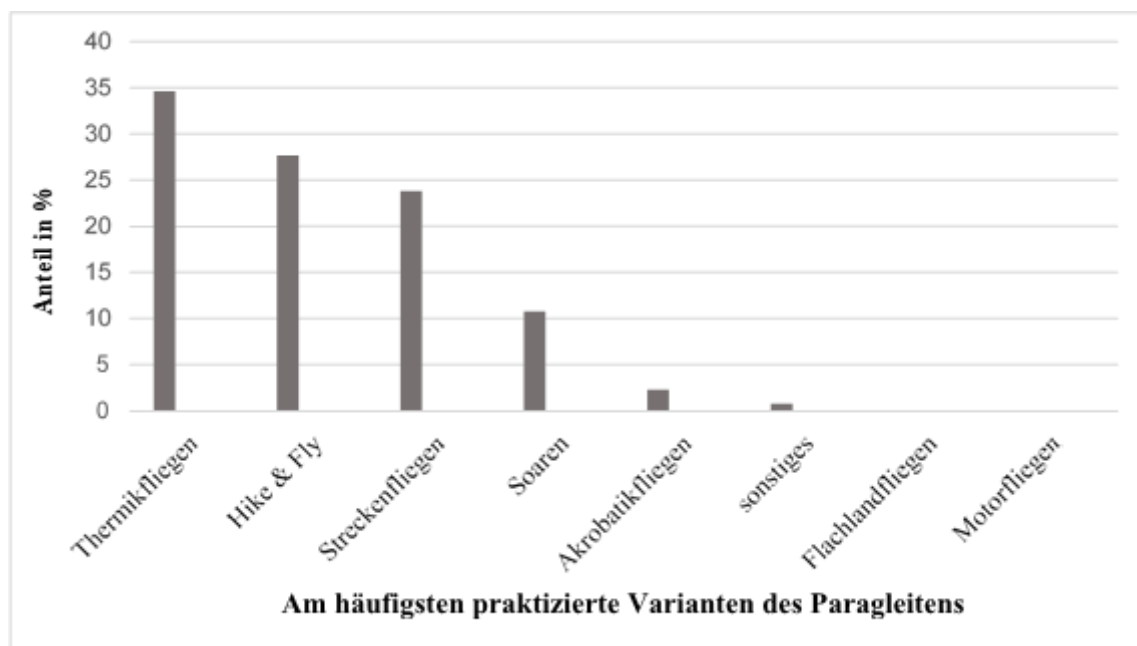


Abb. 5: Diagramm Varianten des Paragleitens (n=130)

Etwa jede/r Dritte (34,6%) übt am häufigsten das klassische Thermikfliegen aus. Die zweitgrößte Gruppe (36 TN / 27,7%) praktiziert jene Variante des Gleitschirmfliegens, bei der man auf den Berg geht, um anschließend mit dem Paragleitschirm wieder herunterzufliegen (Hike & Fly). 23,8% gaben an, dass sie am häufigsten versuchen, eine möglichst lange Distanz zu erfliegen. 14 Teilnehmer/innen (10,8%) kreisen mit dem Fluggerät überwiegend im Hangaufwind (Soaren) und weitere 3 Personen (2,3%) üben das

Akrobatikfliegen am häufigsten aus. Flachlandfliegen und Motorfliegen wurde von keiner Person als die am häufigsten praktizierte Variante angegeben. Lediglich 1 Person schrieb unter dem Punkt „Sonstiges“: „*Eigentlich alles auser [sic!] akro*“.

6.4.9 Schirmklassifizierung

In diesem Kapitel soll eine Übersicht über die am häufigsten von den Proband/innen verwendeten Klassifizierungen der Gleitschirme gegeben werden. Da hier die Möglichkeit einer Mehrfachantwort sinnvoll war, ist die Summe der Prozente kumuliert.

Tab. 23: Verwendete Schirmklassifizierung der Proband/innen

Schirmklassifizierung	Häufigkeit	Kumulierte Prozente
A	32	24
Low B	45	34,6
High B	28	21,5
C	21	16,2
D	9	6,9
Motorzugelassene Flugausrüstung	2	1,5
Ohne Klassifizierung	8	6,2
Sonstige	1	0,8
Gesamt	146	111,7

Der am häufigsten verwendete Schirm ist jener mit einer „Low B“-Klassifizierung. Jede/r Dritte (34,6%/ 45TN) gab an, dass er/sie diese Klassifizierung unter Verwendung hat. Die Schirmklassifizierung „A“ wurde von rund 32 Teilnehmer/innen (24%) als Antwort gegeben. Mit 21, 5% ist die Klassifizierung „High B“ die am dritthäufigsten gewählte. 21 Personen (16,2%) wählten als Antwortmöglichkeit die Klassifizierung „C“ aus. 6,9% der Proband/innen erklärten, dass sie mit einem Schirm der Klassifizierung „D“ fliegen und weitere 6,2% behaupteten, Schirme ohne Klassifizierung in Verwendung zu haben. Zwei Personen (1,5%) sind mit Ausrüstung in der Luft unterwegs, die mit einem Motor betrieben werden darf. Eine Person (0,8%) gab unter Sonstiges an, einen Schirm mit der Klassifizierung „CCC“ zu verwenden.

6.4.10 Wettkampfteilnahme

Diese Frage sollte ermitteln, ob die befragten Personen bereits an Wettkämpfen teilgenommen haben. Wenn die Frage mit „Ja“ beantwortet wurde, konnten die Teilnehmer/innen angeben, welche Art von Wettkämpfen sie bereits bestritten haben. Das Ergebnis zeigt, dass von den 130 Teilnehmer/innen nur 22,3% (29 TN) bereits an einem Wettkampf teilgenommen haben. Die Abbildung 6 zeigt die Wettkampfformen, an denen die Proband/innen beteiligt waren. Hier war abermals eine Mehrfachnennung der Antworten möglich.

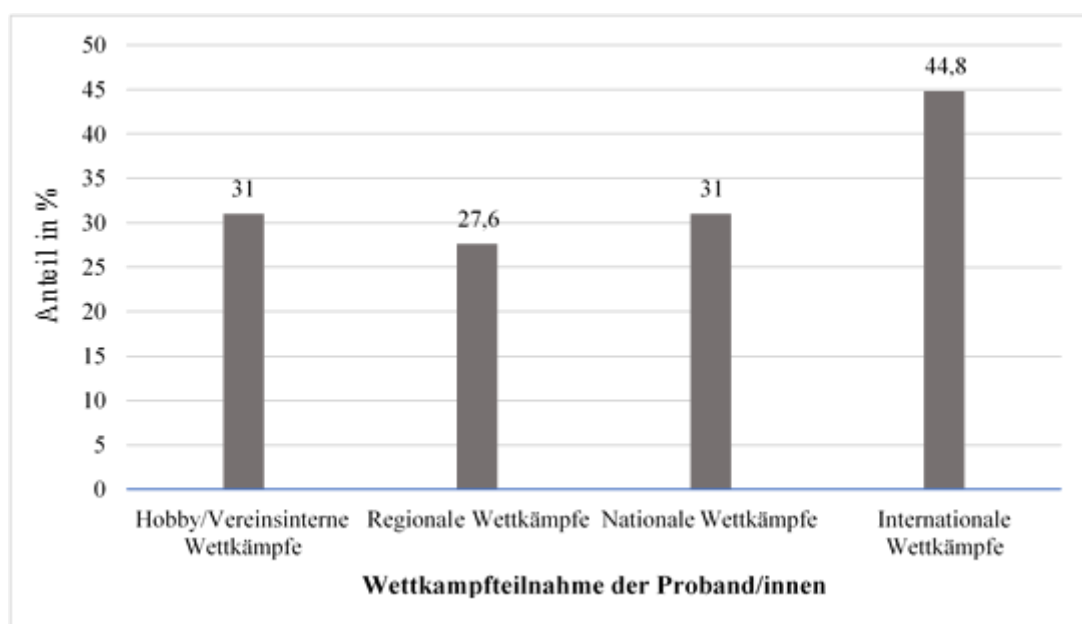


Abb. 6: Wettkampfteilnahme der Proband/innen (n=29)

31% Prozent der hier befragten Paragleiter/innen gaben an, dass sie bis zu dem Zeitpunkt der Datenerhebung bereits an einem Hobby- oder vereinsinternen Wettkampf beteiligt waren. Genau derselbe Prozentsatz (31%) ist auch bei der Gruppe der nationalen Wettkämpfe vorzufinden. 8 Personen (27,6%) haben bei regionalen Wettkämpfen mit dem Gleitschirm mitgemacht. Die größte Gruppe ist mit 13 Personen (44,8%) jene, die bereits an internationalen Wettkämpfen teilgenommen hat.

6.4.11 Kommerzieller Erfolg

Bei dieser Frage konnten die Teilnehmer/innen angeben, ob sie durch das Paragleiten kommerziellen Erfolg haben. 93,8 Prozent der Befragten negierten die Frage, ob sie durch das Paragleiten kommerziellen Erfolg haben. Lediglich 8 Personen antworteten mit „Ja“.

6.4.12 Arten des kommerziellen Erfolges

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gründe für den kommerziellen Erfolg der Proband/innen. Bei dieser Frage war es möglich, mehrere Antworten anzugeben.

Tab. 24: Arten des kommerziellen Erfolges (n=8)

Gründe des kommerziellen Erfolges	Häufigkeit	Prozent
Fluglehrer/in	1	12,5
Tandempilot/in	6	75
Professionelles Paragleiten	0	0
Sponsoring	2	25
Gesamt	9	112,5

Sechs Personen (75%) haben aufgrund von Tandemflügen kommerziellen Erfolg. 2 Personen gaben an, dass sie aufgrund von Sponsoren Geld bekommen. 1 Person verdient ihren Unterhalt als Fluglehrer/in.

6.5 Motive im Paragleiten

Dieses Kapitel bildet das Herzstück dieser Forschungsarbeit. Hier werden die Motive der Proband/innen angeführt, die hinter der aktiven Ausübung des Gleitschirmfliegens stehen. Die Motive, sowohl die des BMZIs als auch die erweiterten Items, sind dabei nach der Höhe der berechneten Mittelwerte gereiht. Dadurch soll veranschaulicht werden, welche Motive eine höhere Relevanz für die Paragleiter/innen haben und welche eher von geringer Bedeutung sind. Im Anschluss werden die von den Teilnehmer/innen selbst verfassten Motive beleuchtet. In weiterer Folge werden die Mittelwerte von den in Subskalen vereinten Items aufgelistet. In weiterer Folge gilt es, die in dem Kapitel 5.2 aufgestellten Hypothesen anhand ihrer Signifikanz zu überprüfen. Als Abschluss dieses Kapitels werden mittels qualitativer Verfahren die negativen und positiven Erfahrungen der Teilnehmer/innen, die sie beim Paragleiten erlebt haben, ausgewertet.

6.5.1 Aktuelle Motive

Wie in Kapitel 5.5 erklärt wurden die Proband/innen dazu aufgefordert, mittels einer Likert-Skala, bei der die Antwortmöglichkeiten von 1 (trifft gar nicht zu) bis zu 5 (trifft völlig zu) auszuwählen waren, anzugeben, wie groß die subjektive Relevanz des jeweiligen Motives beim Paragleiten ist. Die Liste der Motive umfasste dabei 75 Items. Die Tabelle 25 zeigt die Motivitems, in absteigender Reihenfolge der Größe ihres Mittelwerts nach gereiht. Zusätzlich sind auch die Standardabweichung und der Median abzulesen.

Tab. 25: Motive beim Paragleiten (Reihung nach Mittelwerten n=130)

Rang	Motive	Nr.	MW	MD	SD
1.	... weil mich das Fliegen fasziniert.	M63	4,60	5	0,84
2.	... weil ich die Interaktion mit der Natur genieße.	M66	4,44	5	0,84
3.	... um Sport in der Natur zu treiben.	M38	4,33	5	0,96
4.	... weil ich mich während des Fliegens frei und unbeschwert fühle.	M35	4,32	5	1,02
5.	... weil dabei nur der Moment zählt und meine Gedanken auf die Aktivität fokussiert sind.	M71	4,30	5	0,97
6.	... um an der frischen Luft zu sein.	M39	4,14	4	0,99
7.	... weil mich das Element Luft fasziniert.	M64	4,12	4	1,04
8.	... um während der Ausübung Glücksgefühle zu verspüren.	M29	4,11	4	0,99
9.	... um neue Energie zu tanken.	M27	4,04	4	1,07
10.	... um in einen Zustand zu kommen, in dem alles abseits des Fliegens keine Rolle spielt.	M72	4,02	5	1,23
11.	... weil das Fliegen positive Spannungszustände hervorruft.	M36	3,92	4	1,08
12.	...weil ich keinen Motor für das Fliegen brauche.	M67	3,87	4	1,32
13.	...um vollkommen in der Aktivität aufzugehen.	M69	3,85	4	1,12
14.	...weil ich die Kombination zwischen körperlicher Anstrengung beim Aufstieg und Genuss beim Abheben mag (Hike & Fly).	M4	3,84	4	1,32
15.	...um dem Alltag zu entfliehen.	M34	3,82	4	1,21

16.	...um mich zu entspannen.	M35	3,75	4	1,21
17.	...weil ich durch das Fliegen viele neue Orte kennenlernen.	M62	3,72	4	1,23
18.	... weil es ein Sport ist, der zu allen Jahreszeiten ausgeübt werden kann.	M61	3,66	4	1,13
19.	... um mein Leben abwechslungsreicher zu gestalten.	M37	3,61	4	1,10
20.	... weil ich die Konstruktion des Gleitschirms und dessen Flugeigenschaften toll finde.	M65	3,58	4	1,19
21.	... weil es ein Sport ist, den ich alleine ausüben kann.	M60	3,52	4	1,18
22.	... vor allem aus Freude an der Bewegung.	M26	3,48	4	1,21
23.	... weil mich die physikalischen Grenzen auszuloten und das Erobern des Luftraumes fasziniert.	M68	3,48	4	1,27
24.	... weil mir Sport die Möglichkeit für schöne Bewegungen bietet.	M24	3,47	4	1,23
25.	... um Stress abzubauen.	M31	3,43	4	1,35
26.	... weil der Sport in jedem Alter ausübbar ist.	M75	3,39	4	1,35
27.	... um das Erfolgsgefühl nach einer geschafften Flugdistanz zu spüren.	M21	3,37	4	1,29
28.	... weil es ein Sport ist, der auch in anderen Ländern ausgeübt werden kann.	M59	3,31	4	1,32
29.	... weil es die günstigste Variante des selbstgesteuerten Fliegens ist.	M58	3,26	4	1,48
30.	... um meine eigenen Grenzen auszutesten.	M44	3,22	3	1,23
31.	... um meine Gedanken im Kopf zu ordnen.	M32	3,20	3	1,38
32.	... weil beim Fliegen meine Fähigkeiten mit den Anforderungen im Einklang sind.	M70	3,20	3	1,14
33.	... weil der Spaßfaktor nicht an das Flugkönnen gebunden ist.	M28	3,16	3	1,36
34.	... um mit anderen gesellig zusammen zu sein.	M11	3,12	3	1,23
35.	... um dabei Freunde / Bekannte zu treffen.	M13	3,12	3	1,17

36.	... weil es mir Freude bereitet, die Schönheit der menschlichen Bewegung im Sport zu erleben.	M23	3,09	3	1,31
37.	... um meine koordinativen und konditionellen Fähigkeiten zu schulen.	M5	3,08	3	1,26
38.	...weil das Fliegen ein Adrenalinkick ist.	M40	2,95	3	1,26
39.	... weil mich die genaue Planung und Vorbereitung für einen herausfordernden Flug fasziniert (z.B. Streckenflug/Akrobatikflug)	M53	2,95	3	1,21
40.	... um meine kognitiven Fähigkeiten zu stärken.	M51	2,91	3	1,18
41.	... um meine Konzentrationsfähigkeit zu schulen.	M50	2,90	3	1,27
42.	... um mich in körperlich guter Verfassung zu halten.	M1	2,88	3	1,23
43.	... um auf mich selbst stolz sein zu können.	M56	2,86	3	1,29
44.	... weil viele verschiedene Altersklassen diesen Sport gemeinsam praktizieren können.	M73	2,86	3	1,29
45.	...um zu lernen, mit meinen Ängsten umzugehen.	M43	2,84	3	1,40
46.	... weil ich mich so von anderen Problemen ablenke.	M30	2,83	3	1,36
47.	... um etwas in einer Gruppe zu unternehmen.	M12	2,82	3	1,14
48.	... weil ich mich in der Community gut aufgehoben fühle.	M16	2,78	3	1,25
49.	... um dadurch neue Menschen kennen zu lernen.	M14	2,76	3	1,15
50.	... um sportliche Ziele zu erreichen.	M19	2,74	3	1,27
51.	... um das Erfolgsgefühl nach einem geschafften Kunststück zu verspüren.	M22	2,72	3	1,34
52.	... um Ärger und Gereiztheit abzubauen.	M33	2,64	3	1,35
53.	... um durch den Sport neue Freunde zu gewinnen.	M15	2,61	3	1,18
54.	...weil ich auf der ständigen Suche nach neuen Herausforderungen bin (z.B. durch schwierige Manöver in der Luft oder durch bodennahes Fliegen.)	M41	2,61	3	1,25
55.	... um Selbstbestätigung zu erfahren.	M57	2,61	3	1,27

56.	... wegen des Nervenkitzels.	M20	2,55	2	1,16
57.	... weil Frauen und Männer den Sport gemeinsam ausüben können.	M74	2,53	3	1,34
58.	... vor allem um fit zu sein.	M2	2,52	2	1,21
59.	... um meine flugspezifischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen.	M52	2,46	2	1,15
60.	... um mehr Selbstvertrauen zu bekommen.	M54	2,44	2	1,25
61.	... um mein Selbstwertgefühl zu verbessern.	M55	2,41	2	1,24
62.	... um körperlich attraktiv zu bleiben.	M10	2,14	2	1,32
63.	...weil ein Restrisiko (objektive Gefahren) nie auszuschließen ist.	M42	2,02	2	1,09
64.	... vor allem aus gesundheitlichen Gründen.	M3	2,00	2	1,10
65.	... weil ich die bewundernden Blicke der Zuschauer genieße.	M47	1,99	2	1,00
66.	... weil die Verletzungsgefahr niedrig ist.	M6	1,90	2	0,98
67.	... um mich mit anderen zu messen.	M18	1,87	2	1,03
68.	... um Komplimente von anderen zu erlangen.	M48	1,71	1	0,92
69.	... weil ich dadurch in der Gesellschaft gut ankomme.	M45	1,67	1	0,99
70.	... weil ich durch tolle Selfies vom Fliegen Anerkennung in sozialen Netzwerken bekomme.	M46	1,66	1	0,97
71.	... weil ich im Wettkampf aufblühe.	M17	1,59	1	1,09
72.	... um meine Familie und Freund/innen auf meine Leistung stolz zu machen.	M49	1,58	1	0,90
73.	... um mein Gewicht zu regulieren.	M8	1,49	1	1,00
74.	... wegen meiner Figur.	M9	1,42	1	0,80
75.	... um abzunehmen.	M7	1,38	1	0,92

Quelle: mod. n. Macher (2016, S.90)

Die Reihung der Items in der U-Test lässt darauf schließen, dass für die Proband/innen das Item „...weil mich das Fliegen fasziniert“ (MW 4,60) das wichtigste Motiv für das Paragleiten darstellt. Die Motive auf Rang 2 „...weil ich die Interaktion mit der Natur genieße“ und auf Rang 3 „...um Sport in der Natur zu treiben“ zeigen beide, dass den

Paragleiter/innen der Bezug zur Natur wichtig ist. Das Motiv „...weil ich mich während des Fliegens frei und unbeschwert fühle“ der Subkategorie „Ablenkung/Katharsis“ ist auf Rang 4 platziert. Unter den ersten zehn Platzierungen befinden sich zwei Motive, die der Subkategorie „Flow“ zugeordnet sind. Diese sind das Item „...weil dabei nur der Moment zählt und meine Gedanken auf die Aktivität fokussiert sind“, das an fünfter Stelle mit einem MW von 4,3 liegt, und das Item „...um in einen Zustand zu kommen, in dem alles abseits des Fliegens keine Rolle spielt“, das auf dem zehnten Rang ist, aber trotzdem noch einen Mittelwert von 4,03 aufweist. Weiters befinden sich unter den Top-Ten ein Motiv der Subkategorie „Natur“, ein weiteres Motiv des Faktors „Medium“ und zwei, die zur Kategorie „Aktivierung/Freude“ gehören. Diese lauten „...um an der frischen Luft zu sein“ (Natur), „...weil mich das Element Luft fasziniert“ (Medium), „...um während der Ausübung Glücksgefühle zu verspüren“ (Aktivierung/Freude) sowie „...um neue Energie zu tanken“ (Aktivierung/Freude). Begutachtet man die ersten zehn Motive, so ist erkennbar, dass den Paragleiter/innen die Bewegung in der Natur sowie die dadurch einhergehende Ablenkung und Freude in der Luft wichtig sind.

Betrachtet man die Reihung der Motive, so ist ein roter Faden in dessen Anordnung zu erkennen. Im ersten Drittel sind überwiegend Items gereiht, die nicht dem BMZI sondern dem erweiterten Pool der Motive angehören. Im ersten Drittel sind rund sieben Items der Kategorie „Medium“ vertreten. Am zweitstärksten unter den ersten 25 Motiven sind Items der Kategorie „Ablenkung/Katharsis“ vertreten und am dritthäufigsten findet man diejenigen des Faktors „Aktivierung/Freude“ vor. Würde man die beiden Faktoren aufgrund ihrer thematischen Nähe zu der Kategorie „Erholung“ zusammenlegen, was nach Lehnert et al. (2011) auch legitim ist, so wären sie mit 9 Items unter den ersten 25 am stärksten repräsentiert.

Im mittleren Drittel zwischen den Rängen 25. und 50. ist vor allem der Faktor „Kontakt“ stark vertreten, wobei die beiden Items „... um mit anderen gesellig zusammen zu sein“ und „um dabei Freunde/Bekannte zu treffen“ auf Platz 34 und 35 als Erstes angesiedelt sind. Die restlichen Items dieses Faktors sind doch weiter hinten auf den Rängen 47, 48 und 49 platziert.

Einen Sonderfall stellen die Motive des Faktors „Fitness“ dar, denn ihre Verteilung über die Plätze 14. („...weil ich die Kombination zwischen körperlicher Anstrengung beim Aufstieg und Genuss beim Abheben mag (Hike & Fly)“), 37. („...um meine koordinativen und

konditionellen Fähigkeiten zu schulen“) 42. („...um mich in körperlich guter Verfassung zu halten“), 58. („...vor allem um fit zu sein“) 64. („...vor allem aus gesundheitlichen Gründen“) und 66. („...weil die Verletzungsgefahr niedrig ist“) ist bunt gemischt. Hier kann aber darüber diskutiert werden, ob das Item „...weil ich die Kombination zwischen körperlicher Anstrengung beim Aufstieg und Genuss beim Abheben mag (Hike & Fly)“ doch eher der Kategorie „Natur“ zuzuschreiben wäre. Daraus würde sich ein stimmigeres Bild für die restlichen Items des Motivs „Fitness“ ergeben.

Die Items „...um Komplimente von anderen zu erlangen“ (MW1,66), „...weil ich dadurch in der Gesellschaft gut ankomme (MW 166) und „...weil ich durch tolle Selfies vom Fliegen Anerkennung in sozialen Netzwerken bekomme“ des Faktors „Anerkennung“ sind noch knapp vor dem letztplatzierten Item der Kategorie „Fitness/Gesundheit“ gereiht. Die drei am Ende gereihten Motive sind „...um mein Gewicht zu regulieren“ (MW1,49), „...wegen meiner Figur“ (MW 141) und „...um abzunehmen“ (MW 1,37). Die geringe Höhe der Mittelwerte zeigt die niedrige Priorität dieser Motive für die Paragleiter/innen deutlich.

6.5.2 Selbstformulierte Motive der Proband/innen

Im Anschluss an den Teil des Fragebogens, in dem die Motive mittels Likert-Skala zu bewerten waren, konnten die Teilnehmer/innen, ein für sie subjektiv wichtiges Item selbst in ein dafür vorhergesehenes Textfeld schreiben, falls dieses in der Auflistung gefehlt hatte. Von den 130 Proband/innen nahmen 23 Personen diese Möglichkeit wahr und formulierten eine Antwort. Manche der Antworten zeigen eine große Ähnlichkeit zu den Items, die im Fragebogen bereits vorhanden waren. Im Anschluss sind die selbstformulierten Motive nach inhaltlichen Zusammenhängen übersichtlich zusammengefasst.

6.5.2.1 Bewegung/Natur

- *„Entdecken, mit dem was die Natur bereitstellt zurechtkommen - in ihr aufgehen und sie akzeptieren.“*
- *„Als Mensch in der Lage zu sein, sich mit einem ganz einfachen Hilfsmittel stundenlang in der Luft aufzuhalten.“*
- *„Die Faszination für den Vogelflug“*
- *„Gerne am Berg unterwegs zu sein und nicht runtergehen müssen. Faszinierend,*

dass man sein Fluggerät einfach mühelos mittragen kann.“

- *„Mittels Hike & Fly kann man dem Bergsteigen eine spannende Variante hinzufügen. Der Talflug kann wesentlich später als der Abstieg begonnen werden.“*
- *„Paragleiten kann man an sehr vielen Orten machen. D.h. selbst an abgelegenen Orten wie z.B. Namibia.“*
- *„Perfekte Kombination mit dem Bergsteigen.“*
- *„Um nicht zu Fuß den Berg runter zu laufen (reine Abstiegshilfe)“*
- *„Sich den Kräften der Natur auszusetzen und damit zu beschäftigen (Wind, Wetter...)“*

Die Proband/innen erzählen von Motiven, die mit den Naturgewalten in Verbindung stehen. Häufig genannt wird dabei das Element Luft, das Wetter, der Vogelflug sowie die Kombination des Bergsteigens mit dem anschließenden Flug in das Tal. Diese Motive können mit dem Faktor „Natur“ des BMZIs in Verbindung gebracht werden.

6.5.2.2 Spaß

- *„Spaß und Freude an dem Sport. (Kombination Genauigkeit und Freiheit, Gelassenheit)“*
- *„Ich liebe den Augenblick, wenn ich entscheide den Boden zu verlassen und dann tatsächlich abhebe.“*
- *„Wenn du ein paar Jahre Flugerfahrung hast wird das Steuern so instinktiv, und du fließt mit der Luft mit ohne nachdenken zu müssen wie du steuerst. Dann beginnt es erst richtig Spaß zu machen. Spaß“*
- *„Friede, Freiheit & Glück beim Fliegen“*

Die Teilnehmer/innen stellen hier vor allem die Motive Spaß und Freude in den Vordergrund. Die genannten Motive können der Faktorengruppe „Aktivierung/Freude“ zugeordnet werden.

6.5.2.3 Sucht

- *„Den Moment zu leben, ohne sich ablenken zu lassen“*
- *„Es wird eine Sucht.“*
- *„Fliegen ist für mich wie eine Droge, einmal davon abbekommen und du wirst süchtig“*

Zwei Proband/innen schreiben, dass sie mit dem Gleitschirm fliegen, weil es zu einer Sucht geworden sei und eine weitere Person berichtet von einem Zustand der völligen Fokussierung auf das Fliegen, was einem Rauschzustand ähnlich sei.

6.5.2.4 Herausforderung

- *„Das Paragleiten ist für mich etwas Besonderes, für viele ist es aufgrund diverser Ängste völlig undenkbar diesen Sport auszuüben. Auch wenn ich Ängste in turbulenten Bedingungen ausstand, die Faszination war immer größer, dadurch überwand ich diverse Ängste, um wieder weiterzumachen. Irgendwo ist es eine Droge, es gibt viele schöne Momente beim Fliegen die ich in dieser Form sonst nicht erleben würde. Durch das Fliegen bin ich sportlich aktiv, würde sonst kaum einen Berg erklimmen, für das Fliegen macht es Sinn“*
- *„sich den eigenen Ängsten, stellen die Komfortzone verlassen/ was Neues ausprobieren, Perspektive wechseln“*
- *„Abenteuer“*
- *„Da ich so mich selbst in verschiedenen Situationen besser kennen lerne z.B. Stressreaktionen oder welche Entscheidungen treffe ich in welchem emotionalen Zustand.“*

Vier Personen schrieben über Motive, die sich am besten unter der Kategorie „Herausforderung“ zusammenfassen lassen. Dabei fallen Schlagwörter wie *„die Komfortzone zu verlassen“*, *„Abenteuer“* oder zum Beispiel *„Ängste überwinden“*.

6.5.2.5 Sonstiges

- „Den Leuten die nicht so gut mit dem Schirm umgehen können wertvolle Tipps geben zu können“
- „Selbstmord durch Absturz“
- „Weil ich andere Sportarten aufgrund einer Verletzung nicht ausüben kann (Achillodynie).“

Drei der selbstformulierten Motive der Proband/innen konnten keiner Kategorie eindeutig zugeordnet werden.

6.5.3 Die Subskalen gereiht nach ihren Mittelwerten

In diesem Kapitel werden die durch die Faktorenanalyse errechneten Subskalen nach der Größe ihrer Mittelwerte gereiht und in der Tabelle 26 aufgelistet.

Tab. 26: Subskalen geordnet nach Mittelwert (n=130)

Rang	Subskalen	MW	SD
1	Flow	4,0859	0,8118
2	Durchführbarkeit	3,5096	0,9162
3	Bewegung in der Natur/Fitness	3,3736	0,8319
4	Erholung	3,2769	1,0078
5	Kontakt	2,8679	0,9477
6	Risikomanagement	2,7500	1,1089
7	Psyche/Vertrauen	2,6385	1,1564
8	Herausforderung/Wettkampf	2,4590	0,8345
9	Selbstkonzept	1,8705	0,7807
10	Figur/Aussehen	1,5712	0,8022

Mit einem Mittelwert von 4,085 ist die Kategorie „Flow“ deutlich vor dem Faktor „Durchführbarkeit“, auf Platz 1 gelegen. Die zweitplatzierte Kategorie weist einen Mittelwert von 3,509 auf. Als Drittes ist der Faktor „Bewegung in der Natur/Fitness“ (MW 3,37) anzutreffen. Als Viertes und Fünftes gereiht sind die Motivfaktoren „Erholung“ und „Kontakt“. Das Mittelfeld ist mit den Kategorien „Risikomanagement“, „Psyche/Vertrauen“ und „Herausforderung/Wettkampf“ gefüllt. Als Neuntes gereiht ist mit einem Mittelwert von

1,87 der Faktor „Selbstkonzept“. Als Schlusslicht siedelt sich die Kategorie „Figur/Aussehen“ mit dem Mittelwert 1,57 an.

6.5.4 Hypothesenprüfung

An dieser Stelle werden die im Kapitel 5.2 aufgestellten Hypothesen anhand von statistischen Verfahren überprüft. Dabei zeigten die zu überprüfenden Variablen keine Normalverteilung. Somit war die Voraussetzung für die Unterschiedsüberprüfung der Hypothesen mittels T-Test nicht gegeben und als Alternative musste der Mann Whitney U-Test durchgeführt werden. (Eckstein, 2016).

„Der U-Test ist ein nichtparametrischer Zwei-Stichproben-Test, mit dem man auf einem vorgegebenen Signifikanzniveau α prüft, ob zwei realisierte Zufallsstichproben aus zwei disjunkten statistischen Grundgesamtheiten mit gleichen bzw. identischen Verteilungen stammen.“ (Eckstein, 2016, S.135)

Das Signifikanzniveau wurde auf 0,05 eingestellt. Zeigte eine Kategorie einen Wert der geringer als 0,05 war, dann wurde die H_0 Hypothese verworfen und die H_1 Hypothese angenommen. War der Wert bei der Überprüfung jedoch größer als 0,05, so wurde die H_0 Hypothese behalten, denn in diesem Fall lag kein signifikantes Ergebnis vor.

Die Zusammenhangshypothesen wurden mittels Rangkorrelation nach Spearman überprüft. Dabei gilt, dass die Nullhypothese verworfen und die Alternativhypothese angenommen wird, wenn der p-Wert geringer als 0,05 ist. Die Stärke des Zusammenhangs wird über den Korrelationskoeffizienten r interpretiert. Zeigt r einen Wert von 0-0,2 so spricht man von einem „*sehr geringen Zusammenhang*“, von 0,2 bis 0,5 besteht ein „*geringer Zusammenhang*“, von 0,5 bis 0,7 ein „*mittlerer Zusammenhang*“ und ist die Ausprägung des Korrelationskoeffizienten höher als 0,7, so kann von einem „*hohe[n] Zusammenhang*“ ausgehen (Bühl, 2008).

6.5.4.1 Gibt es einen Unterschied der Motive von Frauen und Männern beim Paragleiten?

Hier gilt es, die erstellte Hypothese bezüglich der geschlechtsspezifischen Unterschiede der Motive beim Paragleiten zu überprüfen. Die Hypothese lautet:

H1-0: Männer und Frauen weisen keinen signifikanten Unterschied bei den Motiven für das Paragleiten auf.

H1-1: Männer und Frauen weisen einen signifikanten Unterschied bei den Motiven für das Paragleiten auf.

Die Tabelle 27 zeigt, dass der p-Wert in den Faktoren „Figur/Aussehen“ und „Herausforderung“ über 0,05 lag und somit ein signifikantes Ergebnis vorliegt.

Tab. 27: U-Test, Unterschied der Motive bei Frauen und Männern beim Paragleiten

Kategorie	U-Test	Z	Asymptotische Sig. (Zweiseitig)
Selbstkonzept	888,000	-1,873	0,061
Kontakt	1065,000	-,765	0,444
Figur/Aussehen	795,000	-2,525	0,012
Erholung	1094,000	-,585	0,559
Bewegung in der Natur/Fitness	985,500	-1,260	0,208
Flow	1032,000	-,972	0,331
Herausforderung	778,000	-2,552	0,011
Durchführbarkeit	1184,000	-,025	0,980
Risikomanagement	1135,500	-,329	0,742
Psyche/Vertrauen	998,000	-1,190	0,234

Um die beiden signifikanten Faktoren interpretieren zu können, müssen deren mittlere Ränge von Frauen und Männern verglichen werden. Dafür wird die Tabelle 28 herangezogen.

Im Faktor „Figur/Aussehen“ zeigen die weiblichen Probanden einen mittleren Rang von 47,64 und die männlichen Teilnehmer einen Wert von 69,14. Daraus kann der Schluss

gezogen werden, dass bei den männlichen Personen die Motive der Kategorie „Figur/Aussehen“ eine signifikant höhere Rolle bei der Ausübung des Paragleitens spielt.

Ein ähnliches Bild zeigt sich in der Motivkategorie „Herausforderung“. Hier weisen die weiblichen Teilnehmerinnen einen mittleren Rang von 46,86 auf und die Männer zeigen einen Wert von 69,30. Das heißt, den männlichen Paragleitern ist die Motivgruppe der Herausforderung beim Paragleiten wichtiger als den Paragleiterinnen.

Tab. 28: Rangordnungsmatrix, U-Test, Unterschied der Motive bei Frauen und Männern beim Paragleiten

	Geschl.	N	Mittelwert	Standard Abw.	Mittlerer Rang	Rangsummen
Selbstkonzept	weiblich	22	1,6515	,79667	51,86	1141,00
	männlich	108	1,9151	,77356	68,28	7374,00
Kontakt	weiblich	22	2,6970	1,00084	59,91	1318,00
	männlich	108	2,9028	,93760	66,64	7197,00
Figur/ Aussehen	weiblich	22	1,2955	,65754	47,64	1048,00
	männlich	108	1,6273	,81994	69,14	7467,00
Erholung	weiblich	22	3,4015	1,14279	69,77	1535,00
	männlich	108	3,2515	,98205	64,63	6980,00
Bewegung in der Natur/Fitness	weiblich	22	3,1039	1,05457	56,30	1238,50
	männlich	108	3,4286	,77339	67,38	7276,50
Flow	weiblich	22	4,2197	,78070	72,59	1597,00
	männlich	108	4,0586	,81882	64,06	6918,00
Herausforderung	weiblich	22	2,0379	,78500	46,86	1031,00
	männlich	108	2,5448	,82144	69,30	7484,00
Durchführbarkeit	weiblich	22	3,5227	1,01743	65,68	1445,00
	männlich	108	3,5069	,89941	65,46	7070,00
Risikomanagement	weiblich	22	2,6818	1,16031	63,11	1388,50
	männlich	108	2,7639	1,10322	65,99	7126,50
Psyche/ Vertrauen	weiblich	22	2,9091	1,19160	74,14	1631,00
	männlich	108	2,5833	1,14692	63,74	6884,00

6.5.4.2 Gibt es bezüglich der Motive einen Unterschied zwischen den Personen, die vor dem Paragleiten ein Bild davon hatten, und jenen, die keines hatten?

Im Zuge der Auswertung wurde überprüft, ob sich jene Personen, die vor dem Paragleiten schon eine bestimmte Vorstellung vom Paragleiten hatten, hinsichtlich der Motive zu all jenen, die kein genaues Bild vom Gleitschirmfliegen hatten, unterscheiden. Die Hypothesen lauten:

H2-0: *Es gibt keinen signifikanten Unterschied der Motive der Proband/innen, die bereits vor dem Paragleiten eine Vorstellung davon hatten, und jenen, die kein Bild davon hatten.*

H2-1: *Es gibt einen signifikanten Unterschied der Motive der Proband/innen, die bereits vor dem Paragleiten eine Vorstellung davon hatten, und jenen, die kein Bild davon hatten.*

Die Überprüfung der Hypothesen wurde mittels U-Test durchgeführt. Anhand der Tabelle 29 ist zu erkennen, dass es keinen signifikanten Unterschied zwischen den beiden Gruppen gibt. Die Hypothese H2-0 wird beibehalten.

Tab. 29: U Test, Unterschied Proband/innen mit und ohne Vorstellung (n=130)

Kategorie	U-Test	Z	Asymptotische Sig. (Zweiseitig)
Selbstkonzept	2057,500	-,200	,842
Kontakt	2038,500	-,288	,774
Figur/Aussehen	1804,500	-1,428	,153
Erholung	1990,500	-,512	,609
Bewegung in der Natur/Fitness	1917,500	-,854	,393
Flow	1975,500	-,586	,558
Herausforderung	1921,500	-,836	,403
Durchführbarkeit	2099,500	-,002	,998
Risikomanagement	2075,000	-,118	,906
Psyche/Vertrauen	1855,00	-1,154	,248

Tab. 30: Rangordnungsmatrix U-Test, Unterschiede Vorstellungen (n=130)

Bild vor dem Paragleiten		N	Mittelwert	Standard Abw.	Mittlerer-Rang	Rangsummen
Selbstkonzept	Ja	70	1,8619	,78326	64,89	4542,50
	Nein	60	1,8806	,78420	66,21	3972,50
Kontakt	Ja	70	2,8381	,95805	64,62	4523,50
	Nein	60	2,9028	,94246	66,53	3991,50
Figur/Aussehen	Ja	70	1,5071	,76846	61,28	4289,50
	Nein	60	1,6458	,84031	70,43	4225,50
Erholung	Ja	70	3,2262	1,08088	63,94	4475,50
	Nein	60	3,3361	,92083	67,33	4039,50
Bewegung in der Natur/Fitness	Ja	70	3,4061	,85460	68,11	4767,50
	Nein	60	3,3357	,81018	62,46	3747,50
Flow	Ja	70	4,0786	,90655	67,29	4710,00
	Nein	60	4,0944	,69255	63,42	3805,00
Herausforderung	Ja	70	2,4143	,81834	62,95	4406,50
	Nein	60	2,5111	,85694	68,48	4108,50
Durchführbarkeit	Ja	70	3,4857	1,01518	65,49	4584,50
	Nein	60	3,5375	,79301	65,51	3930,50
Risikomanagement	Ja	70	2,7500	1,11235	65,86	4610,00
	Nein	60	2,7500	1,11424	65,08	3905,00
Psyche/Vertrauen	Ja	70	2,5429	1,19098	62,00	4340,00
	Nein	60	2,7500	1,11424	69,58	4175,00

6.5.4.3 Gibt es einen Unterschied zwischen Paragleiter/innen, die andere Sportarten ausüben, und jenen, die ausschließlich paragleiten?

Hier soll herausgefunden werden, ob sich die Personen, die neben dem Paragleiten noch andere Sportarten ausüben, von jenen, die ausschließlich mit dem Gleitschirm fliegen, hinsichtlich der Motivkategorien unterscheiden. Die Hypothesen lauten:

H3-0: *Es gibt keinen signifikanten Unterschied der Motive zwischen den Paragleiter/innen, die zusätzlich noch andere Sportarten betreiben, und jenen, die neben dem Paragleiten keinen anderen Sport ausüben.*

H3-1: *Es gibt einen signifikanten Unterschied der Motive zwischen den Paragleiter/innen, die zusätzlich noch andere Sportarten betreiben, und jenen, die neben dem Paragleiten keinen anderen Sport ausüben.*

Bei der Auswertung mittels U-Test zeigten die Motivgruppen „Bewegung in der Natur/Fitness“ und „Psyche/Vertrauen“ einen Wert $\alpha < 0,05$. Die Hypothese H3-0 wurde verworfen und H3-1 angenommen. Für eine detaillierte Interpretation wurden die mittleren Ränge dieser Motivkategorien betrachtet.

Tab. 31: U-Test, Unterschiede der Motive andere Sportarten (n=130)

Kategorie	U-Test	Z	Asymptotische Sig. (Zweiseitig)
Selbstkonzept	411,500	-,197	,844
Kontakt	360,500	-,723	,470
Figur/Aussehen	301,000	-1,382	,167
Erholung	341,000	-,925	,355
Bewegung in der Natur/Fitness	193,000	-2,454	,014
Flow	430,000	-,005	,996
Herausforderung	379,000	-,532	,594
Durchführbarkeit	381,500	-,508	,611
Risikomanagement	330,500	-1,040	,298
Psyche/Vertrauen	165,500	-2,757	,006

Die Variable „Bewegung in der Natur/Fitness“ zeigt bei den Proband/innen, welche die Frage mit „Ja“ beantwortet haben, einen Wert von 67,43. Der mittlere Rang beläuft sich bei den Teilnehmer/innen, die keine zusätzlichen Sportarten betreiben, auf 31,57. Für Personen, die neben dem Gleitschirmfliegen noch andere Sportarten ausüben, haben die Motive der Kategorie „Bewegung in der Natur/Fitness“ einen höheren Stellenwert als für all jene, die keinen zusätzlichen Sport betreiben.

Genau umgekehrt verhält es sich bei der Kategorie „Psyche/Vertrauen“. Hier betragen die mittleren Ränge 63,35 bei den Personen, die zusätzlich Sport betreiben, und 103,36 bei jenen, die „Nein“ auf die Frage geantwortet haben. Daraus wurde die Schlussfolgerung gezogen, dass für die Proband/innen, die die Frage verneint haben, die Motive der Angstbewältigung und der Selbstbestätigung eine wichtigere Rolle spielen als für die anderen.

*Tab. 32: Rangordnungsmatrix U-Test, Unterschiede der Motive andere Sportarten.
(n=130)*

Übst du neben dem Paragleiten noch andere Sportarten aus?		N	Mittelwert	Standard Abw.	Mittlerer-Rang	Rangsummen
Selbstkonzept	Ja	123	1,8604	,74180	65,65	8075,50
	Nein	7	2,0476	1,37003	62,79	439,50
Kontakt	Ja	123	2,8523	,95724	64,93	7986,50
	Nein	7	3,1429	,76636	75,50	528,50
Figur/Aussehen	Ja	123	1,5467	,76779	64,45	7927,00
	Nein	7	2,0000	1,27475	84,00	588,00
Erholung	Ja	123	3,2602	1,00163	64,77	7967,00
	Nein	7	3,5714	1,15413	78,29	548,00
Bewegung in der Natur/Fitness	Ja	123	3,4181	,81803	67,43	8294,00
	Nein	7	2,5918	,72106	31,57	221,00
Flow	Ja	123	4,0827	,81911	65,50	8057,00
	Nein	7	4,1429	,72283	65,43	458,00
Herausforderung	Ja	123	2,4648	,81153	65,92	8108,00

	Nein	7	2,3571	1,25251	58,14	407,00
Durchführbarkeit	Ja	123	3,5081	,90021	65,10	8007,50
	Nein	7	3,5357	1,25357	72,50	507,50
Risikomanagement	Ja	123	2,7764	1,11290	66,31	8156,50
	Nein	7	2,2857	,99403	51,21	358,50
Psyche/Vertrauen	Ja	123	2,5691	1,13319	63,35	7791,50
	Nein	7	3,8571	,89974	103,36	723,50

6.5.4.4 Unterschiede- Motive/Wettkampf

Zielsetzung dieses Punktes ist es, herauszufinden, ob es Abweichungen der Motive zwischen den Paragleiter/innen gibt, die bereits an Wettkämpfen teilgenommen haben, und all jenen, die noch keine bestritten haben. Die Hypothesen lauten:

H4-0: Es besteht kein signifikanter Unterschied der Motive zwischen Paragleiter/innen, die an Wettkämpfen teilnehmen, und jenen, die nicht an Wettkämpfen teilnehmen.

H4-1: Es besteht ein signifikanter Unterschied der Motive zwischen Paragleiter/innen, die an Wettkämpfen teilnehmen, und jenen, die nicht an Wettkämpfen teilnehmen.

Die Motivgruppe der Herausforderung und des Risikomanagements zeigten einen p-Wert, der deutlich kleiner als 0,05 ist. Somit kann die Hypothese H1-0 verworfen werden und H4-1 wird angenommen.

Tab. 33:U-Test, Unterschiede der Motive Wettkampf (n=130)

Kategorie	U-Test	Z	Asymptotische Sig. (Zweiseitig)
Selbstkonzept	1431,500	-,186	,853
Kontakt	1373,500	-,510	,610
Figur/Aussehen	1359,000	-,610	,542
Erholung	1411,000	-,300	,764
Bewegung in der Natur/Fitness	1359,000	-,591	,554
Flow	1455,500	-,051	,960

Herausforderung	785,500	-3,806	,000
Durchführbarkeit	1366,000	-,554	,580
Risikomanagement	1024,500	-2,482	,013
Psyche/Vertrauen	1411,000	-,302	,763

Vergleicht man die mittleren Ränge der beiden Gruppen (Ja: 88,91; Nein: 58,78), so ist erkennbar, dass für die Paragleiter/innen, die bereits an Wettkämpfen teilgenommen haben, die Motive der Herausforderung und des Wettkampfes eine wichtigere Bedeutung haben.

Bei der Kategorie „Risikomanagement“ beträgt der Wert der mittleren Ränge jener Personen, die an keinem Wettkampf teilgenommen hatten, 69,86 und ist somit um 19,53 Punkte höher als bei der anderen Gruppe.

Tab. 34: Rangordnungsmatrix U-Test, Unterschiede der Motive Wettkampf (n=130)

Wettkampfteilnahme		N	Mittelwert	Standard Abw.	Mittlerer Rang	Rangsummen
Selbstkonzept	Ja	29	1,8161	,69343	64,36	1866,50
	Nein	101	1,8861	,80655	65,83	6648,50
Kontakt	Ja	29	2,9598	,91467	68,64	1990,50
	Nein	101	2,8416	,95985	64,60	6524,50
Figur/Aussehen	Ja	29	1,5690	,67446	69,14	2005,00
	Nein	101	1,5718	,83840	64,46	6510,00
Erholung	Ja	29	3,2126	1,02634	63,66	1846,00
	Nein	101	3,2954	1,00689	66,03	6669,00
Bewegung in der Natur/Fitness	Ja	29	3,2906	,88268	61,86	1794,00
	Nein	101	3,3975	,81981	66,54	6721,00
Flow	Ja	29	4,1149	,74015	65,81	1908,50
	Nein	101	4,0776	,83452	65,41	6606,50
Herausforderung	Ja	29	2,9943	,79617	88,91	2578,50
	Nein	101	2,3053	,78354	58,78	5936,50
Durchführbarkeit	Ja	29	3,6034	,98088	68,90	1998,00

	Nein	101	3,4827	,90018	64,52	6517,00
Risiko-management	Ja	29	2,2931	,87134	50,33	1459,50
	Nein	101	2,8812	1,13831	69,86	7055,50
Psyche/Vertrauen	Ja	29	2,6724	1,12023	67,34	1953,00
	Nein	101	2,6287	1,17186	64,97	6562,00

6.5.4.5 Zusammenhänge zwischen dem Alter und den Motiven der Paragleiter/innen

Im Zuge der Forschungsarbeit soll analysiert werden, ob sich die Motive der Paragleiter/innen mit dem Alter verändern. Die Hypothese dazu lautet:

H5-0: *Es gibt keinen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Alter der Paragleiter/innen und den Motiven der Proband/innen.*

H5-1: *Es gibt einen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Alter der Paragleiter/innen und den Motiven der Probandinnen.*

Tab. 35: Korrelation Motive und Alter (n=130)

Motivkategorie	N	Korrelationskoeffizient	Sig. (2-seitig)
Selbstkonzept	130	-0,010	0,913
Kontakt	130	-0,142	0,107
Figur/Aussehen	130	0,133	0,132
Erholung	130	-,290	0,001
Bewegung in der Natur/Fitness	130	-0,039	0,656
Flow	130	-0,132	0,135
Herausforderung	130	-0,044	0,622
Durchführbarkeit	130	0,095	0,281
Risikomanagement	130	-,229	0,009
Psyche/Vertrauen	130	-0,014	0,874

Die Motivkategorien „Erholung“ und „Risikomanagement“ zeigen einen p-Wert, der kleiner als 0,05 ist. Das bedeutet, es besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Alter und den beiden Kategorien. Der Korrelationskoeffizient zeigt, dass der Zusammenhang nur gering ist.

6.5.4.6 Zusammenhang Motiv/Ausübungshäufigkeit pro Woche

In diesem Kapitel soll der Zusammenhang zwischen den Motiven der Paragleiter/innen und deren Ausübungshäufigkeit pro Woche analysiert werden. Die Hypothese lautet:

H6-0: *Es besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen den Motiven, die von den Paragleiter/innen angegeben werden, und der Häufigkeit des Trainings.*

H6-1: *Es besteht kein signifikanter Zusammenhang zwischen den Motiven, die von den Paragleiter/innen angegeben werden, und der Häufigkeit des Trainings.*

Tab. 36: Korrelation Motive und Ausübungshäufigkeit pro Woche (n=130)

Motivkategorie	N	Korrelationskoeffizient	Sig. (2-seitig)
Selbstkonzept	130	0,008	0,926
Kontakt	130	0,089	0,316
Figur/Aussehen	130	0,211	0,016
Erholung	130	0,026	0,769
Bewegung in der Natur/Fitness	130	0,205	0,019
Flow	130	0,058	0,515
Herausforderung	130	0,232	0,008
Durchführbarkeit	130	0,233	0,008
Risikomanagement	130	-0,026	0,771
Psyche/Vertrauen	130	0,053	0,549

Die Faktoren „Figur/Aussehen“, „Bewegung in der Natur/Fitness“, „Herausforderung“ und „Durchführbarkeit“ zeigen einen p-Wert, der eine geringere Ausprägung als 0,05 hat. Somit kann von einer Korrelation zwischen der Ausübungshäufigkeit pro Woche und den vier genannten Faktoren ausgegangen werden. Betrachtet man den Korrelationskoeffizienten, so ist dieser Zusammenhang jedoch nur gering einzuschätzen.

6.5.4.7 Gibt es Unterschiede bezüglich der Motive und des Eigenkönnens?

An dieser Stelle soll überprüft werden, ob es Unterschiede zwischen den persönlich geschätzten Könnensniveau im Paragleitsport und den Motiven der Personen gibt.

H7-0: *Es besteht kein Unterschied zwischen der subjektiven Einstufung des Könnens der Proband/innen und den von ihnen gewählten Motiven.*

H7-1: *Es besteht ein Unterschied zwischen der subjektiven Einstufung des Könnens der Proband/innen und den von ihnen gewählten Motiven.*

Tab. 37: Unterschiede Motive und Könnenstufe (n=130)

Faktoren		N	MW	SD	F	Sig.
Kontakt	Anfänger/in	15	2,8778	0,93958	1,051	0,373
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	2,7275	0,99789		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	3,0625	0,76766		
	Experte/Expertin	12	2,9444	1,20465		
Selbstkonzept	Anfänger/in	15	1,9667	1,15333	0,427	0,734
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	1,7937	0,71637		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	1,9542	0,72794		
	Experte/Expertin	12	1,8750	0,78214		
Erholung	Anfänger/in	15	3,3778	1,02830	0,297	0,828
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	3,2910	0,99999		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	3,2917	0,99339		
	Experte/Expertin	12	3,0278	1,16088		

Flow	Anfänger/in	15	4,2333	0,68371	0,426	0,735
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	4,0344	0,82640		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	4,1500	0,74612		
	Experte/Expertin	12	3,9583	1,11038		
Figur/Aussehen	Anfänger/in	15	1,6000	1,08067	1,304	0,276
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	1,4603	0,63533		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	1,7688	0,94799		
	Experte/Expertin	12	1,4583	0,61082		
Herausforderung/Wettkampf	Anfänger/in	15	2,2333	0,89265	10,383	0,000
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	2,1640	0,67964		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	2,7667	0,84378		
	Experte/Expertin	12	3,2639	0,63746		
Bewegung in der Natur/Fitness	Anfänger/in	15	3,1524	0,91707	1,975	0,121
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	3,4014	0,79946		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	3,5393	0,77742		
	Experte/Expertin	12	2,9524	0,96763		
Durchführbarkeit	Anfänger/in	15	3,4667	0,91548	0,576	0,632
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	3,4167	0,92566		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	3,6563	0,80997		

	Experte/Expertin	12	3,5625	1,22068		
Risikomanagement	Anfänger/in	15	3,1000	1,19821	0,992	0,399
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	2,7143	1,19378		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	2,7875	0,99928		
	Experte/Expertin	12	2,3750	0,82916		
Psyche/Vertrauen	Anfänger/in	15	3,2333	1,17817	2,516	0,061
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	63	2,3968	1,04788		
	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	40	2,7625	1,16568		
	Experte/Expertin	12	2,7500	1,42223		

Betrachtet man die Tabelle 37, so ist zu erkennen, dass lediglich der Faktor „Herausforderung“ ein hoch signifikantes Ergebnis zeigt. Die Motivgruppe „Herausforderung“ zeigt einen p-Wert von 0,000 und ist somit kleiner als 0,05. Für diesen Faktor wird die Nullhypothese verworfen und die Alternativhypothese herangezogen. In der folgenden Tabelle 50 sind die Differenzen innerhalb des Faktors aufgelistet.

Tab. 38: Scheffe-Prozedur, Motive und Könnensstufe (n=130)

Mittelwertvergleich des Könnensniveaus			SD	Sig.
Herausforderung/ Wettkampf	Anfänger/in	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	0,21722	0,992
		Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	0,22892	0,149
		Experte/Expertin	0,29283	0,008
	mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	Anfänger/in	0,21722	0,992
		Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	0,15286	0,002
		Experte/Expertin	0,23815	0,000

	Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	Anfänger/in	0,22892	0,149
		mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	0,15286	0,002
		Experte/Expertin	0,24886	0,267
	Experte/Expertin	Anfänger/in	0,29283	0,008
		mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)	0,23815	0,000
		Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)	0,24886	0,267

Es zeigt sich, dass sich die Proband/innen, die den Status Anfänger/in gewählt hatten, von all jenen Personen, die sich als Expert/innen ($p=0,008$) sehen, signifikant im Motiv „Herausforderung/Wettkampf“ unterscheiden. Die mäßig Fortgeschrittenen weichen (WH.) in ihren Motiven von den Fortgeschrittenen mit höheren Fähigkeiten ($p=0,002$) und den Expert/innen ($p=0,000$) ab. Die Gruppe der Expert/innen erreicht einen Mittelwert von 3,3. Die Anfänger/innen zeigen einen Mittelwert von 2,2, die mäßig Fortgeschrittenen 2,16 und die Fortgeschrittenen mit höheren Fähigkeiten 2,8.

6.6 Positive und negative Erfahrungen beim Paragleiten

Durch den Fragebogen wurden von den Proband/innen neben soziodemographischen Daten, sportartspezifischen Daten und Daten zu den Motiven auch Antworten erhoben, die positive sowie negative Erlebnisse beim Gleitschirmfliegen erläutern.

6.6.1 Positive Erlebnisse

Von den 130 Proband/innen haben 49 Personen eine Antwort auf die Frage „*Seitdem du mit dem Paragleiten begonnen hast, an welche POSITIVEN Erlebnisse und/oder motivierenden Faktoren, Paragleiten zu gehen, kannst du dich erinnern?*“ geschrieben. Im Anschluss werden exemplarisch Antworten der Proband/innen angeführt. Die Antworten der Teilnehmer/innen konnten in vier unterschiedliche Klassen eingeteilt werden.

Tab. 39: Kategorien Positive Erlebnisse

Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV
Natur	Erfolge	Gemeinschaftserlebnisse	Spaß

Ein Großteil der Antworten konnte der Klasse I und II zugeteilt werden. Einige Teilnehmer/innen beschrieben positive Erfahrungen, die nicht eindeutig nur einer Kategorie zugeordnet werden konnten, da in ihren Antworten Erlebnisse geschildert werden, die kategorienübergreifende Elemente beinhalten.

Tab. 40: Positives Erlebnis Natur

Klasse I
Natur
• „Die Schönheit der Landschaft aus der Luft zu erkennen.“ • „Die wunderbare Möglichkeit, von Greifvögeln als Flugpartner akzeptiert zu werden und von ihnen zu lernen, mit ihnen im "Bart" aufzudrehen...Am Start das Eintauchen in die thermische Luft, das Gefühl gleich höher getragen zu werden“. • „Hike & Fly im Herbst, auf Nebelmeer blicken und warten bis die Inversion aufgeht; so lange kurbeln bis man an der Wolkenbasis kratzt;“ • „Interaktion mit Natur und den Elementen“ • „Landschaft aus einer unglaublichen Perspektive genießen zu können.“ • „Schönheit der Natur in unterschiedlichsten Ländern aus der Vogelperspektive.“ • „Schweben über dem Hochnebel, Flug mit Vögeln“ • „Wunderschöne Anblicke der Natur z.B. Nebelflüge & Thermik zugleich“

Die Antworten zeigen, dass die Proband/innen die neue Perspektive auf die Natur als eine positive Komponente des Paragleitens bewerten. Das Fliegen mit den Vögeln und über dem Nebelmeer wird von den Paragleiter/innen als schönes Erlebnis beurteilt (siehe Tabelle 40).

Tab. 41: Positives Erlebnis Erfolg

Klasse II „Erfolge“
• „Das Erreichen von gesetzten Zielen.“ • „Bessere Zeiten beim Aufstieg (Hike & Fly)“ • „Das erste Mal den Startplatz überhöhen, die ersten persönlichen Rekorde bezüglich Flugzeit und -distanz aufstellen, bzw. diese zu brechen. „ • „Das erste Mal von einem "richtigen" Berg zu fliegen, wo keine Seilbahn oder Straße hinaufführt, war ein wahrer Befreiungsschlag.“ • „Einige ganz besondere Flüge, Teilnahme am Red Bull X-Alps 2015“ • „Erfolg gibt dir die Motivation.“ • „Erreichen von gesetzten Zielen (Teilnahme Dolomitenmann)“ • „Erster Wettkampf in der österr. LIGA; Rekordflug vom Schöckl“ • „Angst vor Höhe besiegt, Grenzen überwinden! Nicht aufgeben und immer wieder versuchen“ • „Gewinn des Newcomer of the Year, und etliche Siege und Stockerlplätze in der Liga.“ • „Wettkampferfolge: 10. Rang Pre WM 91, Landesmeister, österr. Meister. Erster 100 km Flug eines Niederösterreichers. etc...superlässige climb & fly's in der Schweiz, Italien, Österreich: Vertainspitze Nordwand, Ortler Hintergrat, etc.“

Die erlebten Erfolge dürften bei den Paragleiter/innen mit sehr positiven Emotionen konnotiert sein. Die Herausforderungen, die überwunden wurden, sind sehr individuell und unterschiedlich. Für manche Proband/innen gilt es, die Angst vor der Höhe zu überwinden, andere schwärmen von den Erfolgen bei Wettkämpfen (siehe Tabelle 41).

Tab. 42: Positives Erlebnis Gemeinschaft/Kontakt

Klasse III „Gemeinschaft/Kontakt“
• „Diverse Ausflüge mit ClubkollegInnen, Das Stellen einer Aufgabe um eine Strecke gemeinsam zu fliegen“ • „Ich habe positive Erinnerungen an gemeinsame Touren mit Flugkollegen,“ • „Als Ich das erst Mal mit meiner Familie Tandem geflogen bin.“ • „Im unbekannten Fluggebieten gibt es immer nette Kollegen, die einen Infos geben und helfen“ • „nette Gesellschaft“

- „Tolles Panorama, gesellige Abende mit Freunden“
- „Neue Menschen kenn zu lernen. Bewusstsein dafür, begonnene Ding auch zu Ende zu bringen. Freundlichkeit und Offenheit der Community“
- „Unglaubliche Momente in der Luft, vor allem dann wenn ich mit Kollegen unterwegs war.“
- „Viele, viele schöne stundenlange Flüge hauptsächlich in der Gemeinschaft.“

Die Antworten zeigen, dass das Erleben von schönen Momenten beim Fliegen in der Gemeinschaft für die Proband/Innen als etwas Positives empfunden wird. Das soziale Miteinander, ob vor, während oder nach dem Flug, wird von einem Großteil der Teilnehmer/innen als wichtig erachtet.

Tab. 43: Positives Erlebnis Spaß

Klasse IV „Spaß“
• „Einfacher Sport mit viel Spaß“ • „Macht immer viel Spaß“

Zwei Antworten sind der Kategorie C zuzuordnen. Diese Personen sehen den Spaß, den sie bei Paragleiten haben, als eine besonders motivierende Komponente.

6.6.2 Negative Erlebnisse

Auch die Antworten auf die Frage nach den negativen Erfahrungen beim Paragleiten wurden wieder in Klassen eingeteilt und werden hier anschließend exemplarisch aufgelistet.

Tab. 44: Kategorien Negative Erlebnisse

Klasse V	Klasse VI	Klasse VII	Klasse VIII
Unfälle	Naturgewalten	Soziale Auseinandersetzungen	Angst

Tab. 45: negative Erlebnisse Kategorie Unfälle

Klasse V
Unfälle
• „Absturz bei der Landung. Stauchbruch an zwei Wirbeln. Das Paragleiten ist nicht immer Genusssport.“ • „Freunde verloren (Tod), Angst erfahren, die eigenen Grenzen schmerzhaft kennen gelernt • Unfall mit Bewusstlosigkeit bei einer Landung. Einen Freund verloren. Ein weiterer Freund ist seit einem Unfall querschnittgelähmt.“ • „Unfälle in meinem Umfeld“ • „Unfälle von Fliegerfreunden, eigene Situationen, in denen ich mehr Glück als Verstand hatte“ • „Unfälle von Freunden“

Mit deutlicher Mehrheit überwog das Thema „Unfälle“ bei den Antworten zu den negativen Erfahrungen, wobei die geschilderten Erfahrungen von glimpflich ausgegangenen Situationen, die als ein „Wink mit dem Zaunpfahl“ beschrieben wurden, bis hin zu „Tod eines Freundes“ reichten.

Tab. 46: negative Erlebnisse Kategorie Naturgewalt

Klasse VI
Naturgewalt
• „bei "ruppigen" Verhältnissen bei Landung/Start -> Das Gefühl das man nicht die Kontrolle hat.“ • „Das Wetter passt oft nicht zu privaten Terminkalendern“ • „Den Schirm wieder runterzutragen, weil das Wetter plötzlich umschwingt.“ • „Frustration wenn Wind am Startplatz aus der falschen Richtung weht und kein Start möglich ist. Frustration, wenn ich Zeit hätte und ungeeignetes Flugwetter herrscht.“ • „Landung mit böhigem Rückenwind“ • „Wenn man den ganzen Tag am Startplatz wartet und die Bedingungen einfach nicht zum Fliegen sind“

Die Teilnehmer/innen empfinden die Abhängigkeit des Paragleitens von den Wetterverhältnissen bei schlechten Bedingungen häufig als „frustrierend“, wenn sie nicht starten können, oder als ein negatives Gefühl des Kontrollverlustes in der Luft.

Tab. 47: negative Erlebnisse Kategorie Soziale Auseinandersetzungen

Klasse VII
Soziale Auseinandersetzungen
• „Wettbewerbsgedanken bei vielen über Gemeinschaft, Streitigkeiten über Startplätze und ständiges sinnloses Materialgeschwafel - es geht nicht um den Schirm, sondern ums Fliegen.“ • „Das typische Vereinsleben...irgendwann beginnen sinnlose Machtkämpfe“ • „Der Sport wird von vielen egozentrischen, besserwisserischen Leuten betrieben, die nur ihre Meinung gelten lassen.“ • „In manchen Gebieten sind Paragleiter bei Grundbesitzern nicht gerne gesehen“ • „Menschen die nicht fliegen sollten“ • „Selbstüberschätzungen anderer (vor allem Anfänger)“ • „Verhalten anderer. Abstürze. Mit Messer zwischen den Zähnen fliegen. sehr aggressiv“

Einige der Befragten weisen auf egozentrisches und egoistisches Verhalten in der Community der Paragleiter/innen hin. Das „Verhalten anderer“ während des Fliegens in der Luft wird auch von einigen wenige Personen als negatives Erlebnis beschrieben.

Tab. 48: negative Erlebnisse Angst/Überwindung

Klasse VIII
Angst/Überwindung
• „Angst“ • „diesem Sport gibt es keinen Platz für Fehler. Angst vor dem Absturz. „ • „Die Überwindung“ • „Höhenangst“

Vier Personen zeigten auf, dass das Paragleiten mit Angst oder Überwindung verbunden ist. Zwei der Befragten spezifizierten die Antwort über die Natur ihrer Angst und gaben „Angst vor dem Absturz“ und „Höhenangst“ an.

7 Interpretation der Ergebnisse

In diesem Kapitel wird ein Überblick über die zuvor ausführlich präsentierten Ergebnisse der quantitativen Datenerhebung verschafft und in weiterer Folge werden die Inhalte analysiert und interpretiert. Die Interpretation erfolgt dabei unter Einbezug anderer Studienergebnisse, um etwaige Unterschiede oder Übereinstimmungen des Paragleitsports mit anderen Sportarten aufzuzeigen beziehungsweise die Besonderheit des Gleitschirmfliegens darzulegen.

7.1 Interpretation der soziodemographischen Daten

Für die Umfrage konnten insgesamt 193 Teilnehmer/innen gefunden werden, wobei 62 von diesen den Fragebogen nicht vollständig ausgefüllt hatten. Eine weitere Person musste aus der Auswertung des Fragebogens entfernt werden, da sie angab aus Deutschland zu kommen. Daraus ergab sich, dass für die Auswertung und Interpretation 130 Fragebögen zur Verfügung standen.

7.1.1 Geschlecht

Die Geschlechterverteilung unter den 130 Teilnehmer/innen zeigt eine augenscheinliche Tendenz. 83,1% (108 TN) waren männlich und lediglich 16,9% (22 TN) waren weibliche Personen. Die Zahlen verdeutlichen, dass der Flugsport von Männern dominiert wird und weibliche Paragleiter/innen die Ausnahme darstellen. Das Ergebnis wird jedoch auch von den vom Deutschen Hängegleiterverband (2017) erhobenen Daten ihrer Mitglieder bestätigt. Von den 35 000 Mitgliedern sind nur 4000 weiblichen Geschlechts (DHV, 2017). Prozentuell beträgt der Frauenanteil des DHVs (2017) 12,9% und ist deutlich geringer als in dieser Studie. Ein ähnliches Bild zeigte sich auch bei Mertl (2003), wo von 45 Personen, die den Paragleitsport ausübten, lediglich 5 weibliche Probandinnen vorzufinden waren. Dies entspricht einer Frauenquote von 11,11%. Die Zahlen zeugen somit von der Dominanz männlicher Sportler im Paragleiten.

7.1.2 Alter

Betrachtet man die Auswertungen des Alters der Teilnehmer/innen, so lässt sich der Altersdurchschnitt auf 36 Jahre berechnen. Die jüngste Person, die an der Studie teilgenommen hat, war zum Zeitpunkt der Befragung 19, die älteste 60 Jahre alt. Die am

stärksten vertretene Altersklasse ist jene zwischen 31 und 40 Jahren. Rund 31,5% (41 TN) der 130 Proband/innen können dieser Gruppe zugeordnet werden. Dicht gefolgt wird diese Gruppe von den 21- bis 30-Jährigen (30,8%). Die Ergebnisse bestätigen die von Mertl (2003) erhobenen Daten, bei denen die Altersklasse von 31-35 Jahren am stärksten vertreten war. Auch die Daten der Paragleiter/innen des Deutschen Hängegleiterverbands zeigen, dass die Gruppe zwischen 30 und 40 Jahren mit 48,7% der Mitglieder am stärksten besetzt ist (DHV, 2017, S.6). Mertl (2003) begründet den hohen Altersdurchschnitt mit den hohen Kosten der Paragleitaausrüstung, die für junge Personen häufig nicht tragbar sind.

7.1.3 Ausbildungsgrad

Die größte Gruppe (25,1%) ist jene mit einem universitären Abschluss, gefolgt von der Gruppe (23,1%), die eine Fachhochschule absolviert hat. Weitere 31 Personen (23,9%) haben zum Zeitpunkt der Erhebung eine Allgemeinbildende Höhere Schule oder Berufsbildende Höhere Schule mit Matura abgeschlossen. Somit können rund mehr als zwei Drittel (72,1%) der Proband/innen eine Matura und beinahe jeder Zweite (48,2%) eine abgeschlossene Ausbildung an einem Institut des tertiären Bildungsbereiches vorweisen. 13,8% der Befragten haben als höchsten Bildungsabschluss die „Lehre“ angegeben und lediglich 1 Person (0,8%) einen Pflichtschulabschluss.

Die gewonnenen Daten zeigen deutlich, dass das durchschnittliche Bildungsniveau unter den Paragleiter/innen sehr hoch ist. Welche Faktoren zu diesem Ergebnis führen, kann im Rahmen dieser Forschungsarbeit nicht beantwortet werden. Eventuell ist auch hier der hohe Anschaffungspreis der Flugausrüstung ausschlaggebend. Die Repräsentativität der gewonnenen Daten kann hier nicht gewährleistet werden, da zurzeit keine statistischen Daten über den Ausbildungsgrad der österreichischen Paragleiter/innen vorhanden sind. Eventuell wurden jedoch durch die Online-Verteilung bestimmte Gruppen bevorzugt.

7.1.4 Bundeslandzugehörigkeit

Betrachtet man die Herkunft der Proband/innen, so ist mit 24,6% die größte Gruppe jene der aus Niederösterreich stammenden Personen. Mit jeweils nur einer Person Unterschied reiht sich Wien (21 TN) vor die Steiermark (20 TN) und diese vor Tirol (19TN). Lediglich eine Person, die an der Umfrage teilgenommen hat, stammt aus dem Burgenland. Dass die meisten Proband/innen aus Niederösterreich stammen, ist sicher der derzeitigen

Wohnsituation des Verfassers der vorliegenden Arbeit verschuldet, da hier auch die meisten Kontakte zu anderen Paragleiter/innen gepflegt wurden. Die zweitstärkste Gruppe der aus Wien stammenden Paragleiter/innen lässt sich auf die Bevölkerungsdichte der Bundeshauptstadt und zusätzlich auf persönliche Kontakte, die durch das Studium des Verfassers zu anderen Paragleiter/innen geknüpft wurden, zurückführen. Die relativ hohe Anzahl von Teilnehmer/innen aus den beiden Bundesländern Steiermark und Tirol zeigt, dass hier die Voraussetzungen für das Paragleiten aufgrund von geografischen Gegebenheiten optimal vorgefunden werden können. Im Umkehrschluss lässt sich erkennen, dass es im Burgenland schwierig ist, dieser Sportart nachzugehen, was auch die geringe Teilnehmerzahl an dieser Umfrage erklären würde.

7.1.5 Ausübung anderer Sportarten

94,6% der Teilnehmer/innen betreiben neben dem Paragleiten noch andere Sportarten. Betrachtete man die angegebenen Daten der Proband/innen genauer, so zeigt sich, dass 80% Bergsport betreiben, 79,2% Wintersport und 46,2% Radsport. 26,9% der Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, betreiben neben dem Fliegen Fitnesstraining. Die Möglichkeit der Mehrfachnennung ist hier zu berücksichtigen.

Die gezeigten Daten lassen die Schlussfolgerung zu, dass die Proband/innen begeisterte Natursportler/innen sind. Dieses Resultat bestätigt auch das Ergebnis von Mertl (2003), der zur Bilanz kam, dass 72,5 % seiner Proband/innen Natursportarten neben dem Gleitschirmfliegen betreiben. Mertl (2003) begründet diesen Sachverhalt damit, dass das Paragleiten viele Gemeinsamkeiten mit anderen Natursportarten aufweist. Allmer (1995) sieht die Gemeinsamkeit der Natursportarten in den „über die Sinnesorgane vermittelten Naturwahrnehmungen“, die starke und positive Erfahrungen hervorrufen, die von den Personen repetitiv erlebt werden wollen (Allmer, 1995, S.84).

7.2 Interpretation des Einstiegs in die Sportart

In dem folgenden Kapitel stehen die Analyse des Erstkontaktes und des Einstiegs in den Paragleitsport im Fokus.

7.2.1 Erstkontakt

Die meisten Teilnehmer/innen (47,7%) sind durch Freunde oder Bekannte auf das Paragleiten aufmerksam geworden. Rund ein Drittel behauptete, das zufällige Beobachten in der Natur hätte sie auf die Möglichkeit des Gleitschirmfliegens aufmerksam gemacht. Am dritthäufigsten traten die Teilnehmer/innen durch andere Familienmitglieder in Kontakt mit der Flugsportart. Insgesamt gaben nur drei Personen an, dass sie durch etwaige Sportveranstaltungen oder durch einen USI-Kurs zum Paragleitsport gekommen seien. Obwohl es Vereinsstrukturen beim Gleitschirmfliegen gibt, ist trotzdem keine einzige Person, die in dieser Umfrage erfasst wurde, durch einen Verein mit dem Paragleiten in Kontakt gekommen.

Vergleicht man die Ergebnisse mit anderen Arbeiten aus dem Bereich der Motivforschung, so können Parallelen zu den Arbeiten von Weghaupt (2015) und Klaffenböck (2016) gefunden werden. Die Forschungsarbeiten der genannten Autoren beleuchten die Motive beim Snowboarden und Mountainbiken, beides Sportarten, die ebenso wie das Paragleiten in der Natur ausgeübt werden. Der Erstkontakt mit der Sportart durch Freunde oder Bekannte ist in beiden Arbeiten ebenfalls die häufigste Ursache.

Dass rund 31,5% der Teilnehmer/innen auf das Paragleiten beim Beobachten in der freien Natur aufmerksam wurden, ist aufgrund des Naturells des Gleitschirmfliegens nicht verwunderlich. Die Konstruktion des großen Paragleitsegels, dass häufig noch durch grelle Farben markiert ist, ist nur schwer zu übersehen, wenn sie lautlos über den Himmel schwebt.

Eine weitere Parallele zu den Ergebnissen von Weghaupt (2016) und Klaffenböck (2016) ist die geringe Anzahl von Personen, die auf die Sportart durch Vereine aufmerksam geworden sind. Weghaupt (2015) und Klaffenböck (2016) sehen die Ursache in der verhältnismäßig kleinen Vereinsstruktur, die in Österreich in den Sportarten Snowboarden und Mountainbiken gegeben sind. Beim Paragleiten zeigt sich bei der Anzahl der Vereine ein ähnliches Bild (Austrian Paragliding League, 2017). Klaffenböck (2016) zieht daraus die Schlussfolgerung, dass die Sportart von den meisten Österreicher/innen als Hobby betrieben werde und der Verein aufgrund der geringen Wettkampfteilnehmer/innen nur eine untergeordnete Rolle spiele (vgl. S.49).

7.2.2 Vorstellungen vom Paragleiten

Mehr als die Hälfte der Befragten hatte bereits ein bestimmtes Bild oder eine Vorstellung vom Paragleiten, bevor sie noch damit begonnen hatte. Bei den meisten wurde dieses Bild beziehungsweise diese Vorstellung auch bestätigt. Lediglich eine Person gab an, dass sich ihre Vorstellung absolut nicht mit der tatsächlichen Ausübung des Paragleitsports gedeckt hat.

Vergleicht man das Ergebnis mit anderen Motivforschungsarbeiten (vgl. Macher, 2016; Komar, 2016; Rockenschaub, 2015, 2016; Pehböck, 2016), so ist der Anteil an Personen, die bereits eine Vorstellung hatten, mit 53,8% deutlich höher. Eine Erklärung für diesen Sachverhalt könnte der Ansatz sein, dass bedingt durch das hohe durchschnittliche Alter von 36,4 Jahren der Paragleiter/innen auch der Einstieg in das Paragleiten erst mit einem höheren Alter erfolgt und dem Beginn einer Sportart daher gründlichere Überlegungen vorausgehen. Bei populären Sportarten wie Fußball, mit denen man bereits in jungen Jahren zum Beispiel in der Schule in Kontakt tritt, verhält es sich bezüglich der Vorstellungen und Bilder anders (Rockenschaub, 2015). Wie schon vorhin im Kapitel 6.1 diskutiert, könnte der hohe Anschaffungspreis der Ausrüstung das Ausübungsalter beeinflussen und in weiterer Folge auch die Vorstellungen von der Sportart, denn es ist unwahrscheinlich, eine große Summe Geld in etwas zu investieren, von dem man keine konkrete Vorstellung besitzt.

7.3 Interpretation der aktuellen Ausübung des Paragleitens

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse über die Paragleitaktivitäten der Teilnehmer/innen analysiert.

7.3.1 Ausübungsdauer

Die Personen, die an der Studie teilnahmen, haben eine durchschnittliche Flugerfahrung von 7,2 Jahren. Dabei weist die größte Gruppe mit 49,2% eine Flugerfahrung zwischen 1-5 Jahren auf, die von der Kategorie der Ausübungsdauer von 6-10 Jahren mit 15,4% gefolgt wird. Die längste sowie die geringste Ausübungszeit des Paragleitens liegen bei 30 Jahren bzw. bei einem halben Jahr. 22,4% der Proband/innen üben den Flugsport schon mehr als 10 Jahre aus.

Die im Vergleich mit der Ausübungsdauer von Fußball (Rockenschaub, 2015) durchschnittlich geringe Flugerfahrung der Teilnehmer/innen von 7 Jahren ist

wahrscheinlich durch die technische Weiterentwicklung der Gleitschirme, die in den letzten Jahren stattfand, zu erklären. Durch die modernen Schirme, die ein kleineres Packmaß sowie Gewicht, eine höhere Gleitzahl und ein leichteres Handling aufweisen, konnte ein breiteres Publikum für den Paragleitsport gewonnen werden. Beachtlich ist, dass eine Person das Paragleiten bereits seit 30 Jahren ausübt. Diese Person darf zu den Pionieren des Paragleitsportes in Österreich gezählt werden.

7.3.2 Häufigkeit der Ausübung

Über zwei Drittel der Befragten geben an, 9 bis 12 Monate im Jahr paragleiten zu gehen. 46,2% sagen sogar, dass sie das ganze Jahr über mit dem Gleitschirm fliegen. Das ist für eine Outdoor-Sportart, die in großen Höhen betrieben wird, wo es auch im Frühling und Herbst zu Temperaturen weit unter der Nullgradgrenze kommen kann, ein erstaunlicher Wert.

Betrachtet man die Flugtage pro Woche, so stellt sich heraus, dass mehr als die Hälfte der Proband/innen lediglich an einem Tag dem Paragleiten nachgehen. 20,8% können ihrer Leidenschaft rund 2 Tage in der Woche nachgehen und 17,7% geben an, durchschnittlich weniger als 1 Tag pro Woche mit dem Gleitschirm zu fliegen. Der Mittelwert liegt bei 1,3 Tagen. Stellt man einen Vergleich zu der Ausübungshäufigkeit anderer Sportarten auf, so ist zu erkennen, dass das Paragleiten deutlich weniger häufig pro Woche ausgeübt wird. Rockenschaub (2015) gibt an, dass mehr als die Hälfte der Fußballer/innen 4-5 Tage pro Woche Fußball spielt. Komar (2016) zeigt in seiner Untersuchung der American Footballspieler/innen, dass sie im Durchschnitt zwei Mal pro Woche spielen.

Beim Paragleiten muss man aber die geographischen und meteorologischen Gegebenheiten bedenken. Bei schlechtem Wetter und schlechten Windverhältnissen kann nicht geflogen werden. Das Durchschnittsalter der Proband/innen lässt darauf schließen, dass die Teilnehmer/innen bereits einem Beruf nachgehen, der sich oft nicht flexibel genug an das Wetter anpassen lässt. Eine Person beschreibt diesen Umstand sehr treffend: „*Wetter passt nicht zum persönlichen Terminkalender.*“ Einen Berg zu besteigen, um anschließend mit dem Gleitschirm herunterzufliegen, ist ein zeitintensives Unterfangen, wobei der Flug selbst bei 59,2% maximal 30 Minuten dauert. Häufig kann ein solches Vorhaben nicht mehrmals pro Woche mit Beruf, Familie oder anderen Verantwortungen in Einklang gebracht werden.

7.3.3 Leistungstand der Proband/innen

Die Ergebnisse, die die Frage zu der persönlichen Einschätzung des Könnens lieferte, lassen darauf schließen, dass hauptsächlich Freizeit- und Hobbysportler/innen den Fragebogen ausgefüllt haben. Beinahe die Hälfte der befragten Personen gibt als Antwort, ein mäßig fortgeschrittenes Level des Paragleitens erreicht zu haben. 30,8% sehen sich als fortgeschrittene Paragleiter/innen mit höheren Fähigkeiten an und weitere 9,2% als echte Expert/innen. Zählt man die zwei zuletzt genannten Könnenskategorien zusammen, so haben rund 40% der Befragten ein hohes Niveau im Paragleitsport erreicht. 11,5% ordneten sich den Anfänger/innen zu. Macher (2016) kam bei der Auswertung ihrer Daten zu einem ähnlichen Ergebnis und erhob den Einwand, dass die beiden Leistungsgruppen „mäßig Fortgeschrittene/r“ und „Fortgeschrittene/r“ für Verwirrung sorgte, da er für die Proband/innen zu wenig Differenzierung bot und deshalb Schwierigkeiten bei der Beantwortung der Frage auftraten. Eine genaue Definition müsste dabei an das Leistungsniveau aller Proband/innen angepasst werden (Macher, 2016, S.123).

Vergleicht man die Selbsteinschätzungen der Paragleiter/innen aus dieser Umfrage mit den erhobenen Daten von Mertl (2003), so kann ein ähnliches Bild erkannt werden. Zählt man die Prozentsätze der Antworten „mäßig Fortgeschrittene/r“ und „Fortgeschrittene/r“ zusammen, ergibt sich eine Summe von 79,3%. Summiert man die Prozentsätze von Mertls (2003) beiden Antwortmöglichkeiten „mittelmäßig erfolgreich“ und „erfolgreich“ bezüglich der Selbsteinschätzung der Proband/innen, so lautet das Resultat 84,7%. In beiden Umfragen schätzen zirka 80% der Teilnehmer/innen ihr Können als fortgeschritten ein.

7.3.4 Analyse der Fluglizenzen

Vergleicht man die Ergebnisse des subjektiven Leistungsniveaus mit den ausgewerteten Daten der Fluglizenzen oder den verwendeten Schirmklassifizierungen der Proband/innen, entsteht ein durchaus schlüssiges Bild. 71,5% der Befragten besitzen die Fluglizenz PG HS (Paragleit Hangstart) und weitere 53,8% die Lizenz PG ÜL (Paragleit Überland). Die beiden Lizenzen sind nur mit einem „mäßig fortgeschrittenen“ bis „fortgeschrittenen“ Könnensniveau zu erreichen. Zieht man nun noch die Ergebnisse aus der Tabelle 24 der verwendeten Schirmklassifizierungen hinzu, so kann auch hier das durchschnittliche Könnensniveau der Proband/innen bestätigt werden, denn 56,1% der befragten Personen fliegen einen Gleitschirm der Klassifizierung „B“. Gleitschirme mit der Klassifizierung B

sind Gleitsegel, die eine hohe passive Sicherheitsreserve aufweisen und eine relativ hohe Toleranz gegenüber abnormalen Flugsituationen haben (DHV, 2017).

7.3.5 Analyse des kommerziellen Erfolgs und der Wettkampfteilnahme

Von den 130 Paragleiter/innen können nur 8 Personen (6,2%) kommerziellen Erfolg aufweisen. Von diesen 8 Personen ist eine als Fluglehrer/in tätig, zwei andere erhalten Geld durch Sponsoring und 6 Proband/innen verdienen am Paragleiten durch Tandemflüge. Zieht man zum Vergleich wieder die Ergebnisse von Mertl (2003) heran, so ist in seiner Studie der Anteil der Personen, die Geld durch den Sport verdienen, mit 16% deutlich höher, vor allem wenn man berücksichtigt, dass seinen Angaben nach primär Amateure befragt wurden.

Folglich ist die Anzahl der Proband/innen, die Kapital aus dem Gleitschirmfliegen schlagen, gering und zeigt, dass das Paragleiten in Österreich nur eine Randsportart ist, in die nur wenige Sponsorengelder fließen.

22,3% der Proband/innen haben bereits an einem Wettkampf teilgenommen. Von diesen 22,3% haben sich 44,8% bereits an internationalen Wettkämpfen beteiligt. Auch diese Ergebnisse bestätigen die These, dass überwiegend Hobby- und Freizeitsportler/innen an der Umfrage teilgenommen haben.

7.5 Analyse Motive im Paragleitsport

Das Motiv „...weil mich das Fliegen fasziniert“ steht bei den Paragleiter/innen mit einem Mittelwert von 4,6 ungeschlagen an erster Stelle und fasst alle Beweggründe der Proband/innen gut zusammen. Würde man die Teilnehmer/innen spezifisch nach den faszinierenden Aspekten des Fliegens befragen, so ergäbe sich mit Sicherheit eine breite Spanne an unterschiedlichen Antworten. Die Faszination am Fliegen kann subjektiv verschiedene Ausprägungen haben. Zieht man nun das Motiv 66 „...weil ich die Interaktion mit der Natur genieße“, das mit einem Mittelwert von 4,4 an zweiter Stelle steht, und das Motiv 38 „...um Sport in der Natur zu treiben“, welches den dritten Platz belegt, heran, so zeigt sich die zentrale Rolle der Natur unter den Paragleiter/innen. Dieses Ergebnis deckt sich auch mit den selbstformulierten positiven Erlebnissen der Proband/innen. Die folgenden Aussagen der Teilnehmer/innen verdeutlichen diesen Sachverhalt: *„Die wunderbare Möglichkeit, von Greifvögeln als Flugpartner akzeptiert zu werden und von ihnen zu lernen, mit ihnen im "Bart" aufzudrehen...“*, *„Interaktion mit Natur und den*

Elementen “ oder „*Schweben über dem Hochnebel. Flug mit Vögeln*“.

Die häufige Erwähnung des Vogelfluges oder auch des gemeinsamen Fliegens mit den Vögeln bei den selbstformulierten Antwortmöglichkeiten kann als Indiz für die Faszination des Fliegens gedeutet werden, wodurch sich wieder der Bogen zum erstgenannten Motiv spannen lässt und ein kohärentes Bild entsteht.

Vergleicht man das Ergebnis mit der Studie von Mertl (2003), so können auch hier Parallelen gezogen werden. Die beiden Motive „...um Spaß zu haben“ und „...weil ich gern in der Natur bin“ liegen mit einem Mittelwert von 4,49 ex aequo an erster Stelle (Mertl 2003, S.74). Die Behauptung, dass die Bewegung in der Natur eines der wichtigsten Motive beim Paragleiten sei, kann somit bestätigt werden.

Das Motiv 35 „...weil ich mich während des Fliegens frei und unbeschwert fühle“ liegt mit einem Mittelwert von 4,31 an vierter Stelle und knapp vor dem Motiv 71 „...weil dabei nur der Moment zählt und meine Gedanken auf die Aktivität fokussiert sind“. Der Mittelwert des Motivs 71 beträgt 4,3. Die beiden Motive, die aus den Kategorien „Ablenkung/Katharsis“ und „Flow“ stammen, lassen die Interpretation zu, dass den Paragleiter/innen die entspannende und ablenkende Komponente des Fliegens bedeutungsvoll ist. Zieht man die Ergebnisse von Mertl (2003) wieder zum Vergleich heran, so kann auch hier die Wichtigkeit der entspannenden Komponente des Fliegens bestätigt werden. Das Motiv „...zur Entspannung“ rangiert in seiner Studie mit einem Mittelwert von 3,99 an dritter Stelle (Mertl 2003, S.74).

Das Motiv 39 „...um an der frischen Luft zu sein“, das zu den Items des BMZIs der Kategorie „Natur“ zählt, ist an fünfter Stelle gereiht und unterstreicht erneut die Bedeutsamkeit der Natur im Paragleitsport.

Mit einem Mittelwert über 4 befinden sich die folgenden Motive unter den ersten zehn. An 7. Stelle befindet sich „...weil mich das Element Luft fasziniert“ (Motiv 64/ MW=4,12), gefolgt von „...um während der Ausübung Glücksgefühle zu verspüren“ (Motiv 29/ MW=4,1). Die Ränge 9 und 10 sind von den Motiven „...um neue Energie zu tanken“ (M 27 / MW= 4,03) und „...um in einen Zustand zu kommen, in dem alles abseits des Fliegens keine Rolle spielt“ (Motiv 72/ MW=4,02) besetzt.

Motive der Fitness oder des Kontaktes sind vorwiegend erst ab dem 34. Rang vorzufinden und zeigen mit Ausnahme des Motivs „...weil ich die Kombination zwischen körperlicher

Anstrengung beim Aufstieg und Genuss beim Abheben mag (Hike & Fly)“, das auf Platz 14 liegt, deren geringe Relevanz.

Hier kann jedoch darüber diskutiert werden, ob das Item eher der Kategorie „Natur“ zuzuordnen wäre.

Items der Kategorien „Figur/Aussehen“, „Wettkampf/Leistung“ und „Anerkennung“ sind vorwiegend erst im letzten Drittel der Liste zu finden. Dieses Ergebnis kann auch bei Mertl (2003, S.74) vorgefunden werden.

Stellt man die Ergebnisse der vorliegenden Forschungsarbeit jenen von Klaffenböck (2016), der die Motive in der Outdoor-Sportart Mountainbiken erhoben hat, gegenüber, so können gewisse Gemeinsamkeiten der Motive aufgezeigt werden. Die ersten zehn Items des Mountainbikens und Paragleitens weisen starke Ähnlichkeiten auf. Klaffenböck (2016) zeigt, dass den Mountainbiker/innen die Bewegung in der Natur am wichtigsten ist. Unter den ersten Podiumsplätzen der Items rangieren, ähnlich wie beim Paragleiten, drei Naturitems beziehungsweise Motive, die die Bewegung im Freien thematisieren. Beiden Motivlisten gemeinsam ist auch der vierte Rang eines Items, das die Freiheit und Unbeschwertheit während der Sportausübung beschreibt. Mit einem Mittelwert von 4,10 ist der 8. Rang in beiden Forschungsarbeiten mit dem Item „...um während der Ausübung Glücksgefühle zu verspüren“ ident besetzt. (Klaffenböck, 2016, S. 37).

Durch die erhobenen Daten der österreichischen Paragleiter/innen kann gezeigt werden, dass sie mit dem Gleitschirm fliegen, weil das Fliegen selbst eine faszinierende Anziehung auf die Sportler/innen ausübt. Die Proband/innen fliegen mit dem Gleitschirm nicht, weil sich dadurch ihre Figur verbessert oder sie sich mit anderen kompetitiv messen wollen, sondern weil sie die Natur genießen, sich dadurch frei und unbeschwert fühlen und neue Energie tanken können. Vielleicht lässt sich die schlechte Platzierung der Motive aus der Kategorie „Wettkampf/Leistung“ damit erklären, dass vorwiegend Hobbysportler/innen in der Umfrage erfasst wurden. Fest steht allerdings, dass nahezu niemand mit dem Gleitschirm fliegt, um abzunehmen beziehungsweise um seine Figur zu verbessern. Die Ergebnisse zeigen viele Parallelen zu der Sportart Mountainbiken (Klaffenböck, 2016) und zu der Studie von Mertl (2003). Somit kann angenommen werden, dass die österreichischen Amateursportler/innen in den Outdoor-Sportarten von ähnlichen Motiven angetrieben werden.

Vergleicht man die Ergebnisse der Reihung der Motive mit der Anordnung nach den Mittelwerten der in Kapitel 6.5.3 gebildeten Subkategorien, so kann man ein stimmiges Bild vorfinden. Angeführt wird die Skala der Subkategorien von dem Faktor „Flow“ mit einem Mittelwert von 4,08. Dieses Ergebnis ist wenig verwunderlich, denn 4 der 6 Items der Subkategorie „Flow“ sind unter den Top-Ten der Motivplatzierungen vorzufinden, gefolgt von den Subkategorien „Durchführbarkeit“ (MW=3,50), „Bewegung in der Natur/Fitness“ (MW=3,37) und „Erholung“ (3,27). Die Items dieser Kategorien sind in der Rangfolge der Motive nach ihren Mittelwerten zum größten Teil im oberen Drittel aufzufinden. Die Kategorien „Herausforderung/Wettkampf“ (MW=2,45), „Selbstkonzept“ (1,87) und „Figur/Aussehen“ (MW=1,57) nehmen die letzten drei Plätze ein.

Obwohl Weiß (1995) seine erstellte Kategorisierung von Sporttypen auf den Radsport bezieht, würden die Proband/innen der vorliegenden Studie in die Gruppe der „gesundheitsorientierten *Fitnesssportler/innen*“ fallen, denen es vorwiegend um „Ausgleich zum Alltag, Spaß und Bewegung in der freien Natur und Fitness“ geht (zit. n. Kerndler, 2009, S. 29).

7.6 Hypotheseninterpretation

Im Verlauf dieses Kapitels werden die Ergebnisse der Hypothesenauswertung beleuchtet und interpretiert.

7.6.1 Gegenüberstellung der Motive von Frauen und Männern im Paragleitsport

Die Hypothese, dass es einen geschlechterspezifischen Unterschied der Motive beim Paragleiten gibt, konnte durch zwei Faktoren bestätigt werden. So zeigten die Motivgruppen „Figur/Aussehen“ ($p=0,012$) und „Herausforderung/Wettkampf“ ($p=0,011$) einen signifikanten Wert.

Die Motive der Kategorie „Herausforderung/Wettkampf“ sind den männlichen Probanden wichtiger als den weiblichen. Männern ist es beim Paragleiten somit wichtiger als den weiblichen Probanden, sich mit anderen zu messen und Erfolge durch diverse bewältigte Herausforderungen verzeichnen zu können. Dieser geschlechterspezifische Unterschied der Motive im Sport konnte auch in anderen Studien bestätigt werden (Weiß et al., 1999; Pehböck, 2016; Macher, 2016).

Verwunderlich und untypisch ist, dass die Kategorie „Figur/Aussehen“ einen höheren Wert der mittleren Ränge bei den männlichen Paragleitern zeigt. Daraus kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass Männer im Gegensatz zu Frauen eher aus gesundheitlichen Gründen und eher, um das Körpergewicht zu regulieren, Paragleiten gehen. Dieses Ergebnis widerspricht der von Weiß et al. (1999) durchgeführten Studie, in der die geschlechterspezifischen Unterscheidungsmerkmale der Motive auf zwei wesentliche Faktoren reduziert werden. Dabei postuliert Weiß et al. (1999), dass Frauen eher Sport treiben, um einen schönen Körper zu haben und Männer Ziele des Wettkampfes und der Leistung verfolgen.

Erklärt werden könnte das Ergebnis insofern, als dass es mehr männliche Probanden bei der Umfrage gegeben hat, die die Variante des „Hike & Fly“ betreiben, bei der eine hohe körperliche Anstrengung gegeben ist und die Sportler demnach von Motiven des Abnehmens und der Gesundheit vorangetrieben werden könnten.

7.6.2 Unterschied Motive Bild

Es konnte kein Unterschied der Motive zwischen den Personengruppen, die vor dem Paragleiten schon ein Bild von der Sportart hatten, und jenen, die noch keine Vorstellung davon hatten, ausfindig gemacht werden. Die genauere Betrachtung der Mittelwerte in Tabelle 42 zeigte ebenfalls keine großen Unterschiede in ihren Ausprägungen zwischen den beiden Gruppen. In diesem Fall wurde die Nullhypothese behalten.

7.6.3 Unterschiede Motive Sport/kein anderer Sport

Die Hypothese, dass sich die Motive der Paragleiter/innen, die neben dem Gleitschirmfliegen noch andere Sportarten ausüben, von den Proband/innen, die ausschließlich mit dem Schirm fliegen, unterscheiden, konnte durch zwei signifikante Faktoren bestätigt werden. Auch Gabler (2002) kam zum Ergebnis, dass die Motive von Personen, die nur eine Sportart betreiben, von jenen, die mehrere sportliche Aktivitäten ausüben, abweichen.

Die Motive der Gruppe „Bewegung in der Natur/Fitness“ ist den Proband/innen, die neben dem Paragleiten noch anderen Sport betreiben, wichtiger als denen, die nur mit dem Gleitschirm fliegen. Das bedeutet, dass den Paragleiter/innen, die noch andere Sportarten betreiben, die Motive, Bewegungsvielfalt in beziehungsweise mit der Natur zu erleben, und

der daraus resultierenden Fitness besonders wichtig sind. Dieses Ergebnis ist nicht verwunderlich, da die meisten Proband/innen neben dem Gleitschirmfliegen noch anderen Sportarten nachgehen, die ebenfalls in der Natur betrieben werden.

Die Gruppe, die ausschließlich das Paragleiten ausübt, hat beim Faktor „Psyche/Vertrauen“ einen höheren Wert der mittleren Ränge erzielt. Die Motive der Selbstbestätigung und Angstbewältigung durch das Paragleiten spielen bei diesen Personen eine wichtigere Rolle.

7.6.4 Unterschiede Motive Wettkampf

Die Frage, ob sich die Motive der Paragleiter/innen, die schon bei einem Wettkampf teilgenommen haben, von all jenen unterscheidet, die noch keinen bestritten haben, kann bejaht werden.

Wie zu erwarten ist die Motivgruppe „Herausforderung/Wettkampf“ von den Proband/innen, die bereits an Wettkämpfen teilgenommen, mit einem höheren Wert der mittleren Ränge belegt. Das bedeutet, dass Motive der Herausforderung und des Erfolges für diese Proband/innen eine größere Rolle bei der Ausübung des Paragleitens spielen. Auch Pehböck (2016) und Stabel (2016) kamen zur Erkenntnis, dass bei Wettkampfsportler/innen die Motive der Leistung und des Wettkampfes eine größere Relevanz für die Ausübung der Sportart besitzen.

Der Faktor „Risikomanagement“ ist hingegen bei den Paragleiter/innen, die keine Wettkämpfe bestreiten, als wichtigere Motivgruppe zu interpretieren. Für die Paragleiter/innen, die noch an keinem Wettkampf teilgenommen haben, sind die Motive des Adrenalinkicks und des Nervenkitzels beim Gleitschirmfliegen von großer Bedeutung.

Das Ergebnis könnte so interpretiert werden, dass die Proband/innen, die an keinen Wettkämpfen teilgenommen haben, den Flugsport tendenziell erst kürzere Zeit betreiben, und der Adrenalinkick und der Nervenkitzel deshalb beim Fliegen noch stärker vorhanden ist und darum auch ein bedeutungsvolleres Motiv darstellt als bei den routinierten Paragleiter/innen, die auch schon diverse Wettkämpfe bestritten haben.

7.6.5 Zusammenhang Alter/Motiv

Auch die Frage, ob das Alter die Motive beim Paragleiten bedingt, kann mit Ja beantwortet werden. So konnte mittels Spearmans Rangkorrelation ein signifikantes Ergebnis in den Faktoren „Erholung“ und „Risikomanagement“ gezeigt werden.

Die Motivkategorie „Erholung“ ($r=-0,290$) hat einen geringen negativen Zusammenhang. Je älter die Personen, desto weniger wichtig sind den Paragleiter/innen die Motive der Erholung. Ein interessantes Ergebnis, da man Gegenteiliges vermuten könnte. Aber auch bei Macher (2016) zeigte sich, dass mit zunehmenden Alter der Faktor „Erholung“ an Bedeutung abnimmt. Für junge Paragleiter/innen ist somit die Erholung beim Fliegen ein ausschlaggebenderes Motiv als für ältere Gleitschirmflieger/innen.

Beim Faktor „Risikomanagement“ ($r=-0,229$) ist ein geringer negativer Zusammenhang mit dem Alter gegeben. Je älter die Paragleiter/innen, desto weniger spielen Adrenalinkick und Nervenkitzel bei der Ausübung des Fliegens eine Rolle.

7.6.6 Zusammenhang Ausübungshäufigkeit und Motive

Die Motive und die Ausübungshäufigkeit zeigten eine Korrelation in vier Faktorengruppen, wobei der Faktor „Durchführbarkeit“ am stärksten mit den Motiven korreliert. Trotzdem kann mit einem Korrelationskoeffizienten von 0,233 nur von einem geringen Zusammenhang gesprochen werden. Das Ergebnis erscheint trotzdem plausibel, da die Motive wie „...weil der Sport zu allen Jahreszeiten ausgeübt werden kann“ und „...weil der Sport in jedem Alter ausübbar ist“ für Personen, die häufiger Paragleiten gehen, von größerer Bedeutung sind als für Personen, die weniger oft pro Woche mit dem Gleitschirm fliegen.

Bei der Motivgruppe „Herausforderung“ ist wieder nur ein geringer Zusammenhang mit der Ausübungshäufigkeit festzustellen. Trotzdem kann behauptet werden, dass die Relevanz der Motive der Herausforderung umso größer ist, je häufiger die Proband/innen pro Woche mit dem Gleitschirm fliegen.

Die Motivgruppen „Bewegung in der Natur/Fitness“ und „Figur/Aussehen“ zeigen ebenfalls eine geringe positive Korrelation mit der Ausübungshäufigkeit pro Woche. Daraus resultierend kann die Vermutung aufgestellt werden, dass Personen, die häufiger Paragleiten gehen, eher von den Motiven, die mit der Natur und der Fitness im Einklang stehen, angetrieben werden als die Proband/innen, die weniger Flugtage pro Woche aufweisen.

7.6.7 Unterschiede der Motive und Selbsteinschätzung

Es können Unterschiede zwischen der Ausprägung der Motivgruppe „Herausforderung/Wettkampf“ und der Selbsteinschätzung des Könnens der Proband/innen festgestellt werden. Dabei ist der Faktor „Herausforderung/Wettkampf“ umso wichtiger, je höher die Selbsteinschätzung ist. Personen, die sich als Expert/innen einschätzen, werden beim Paragleiten stärker von den Motiven der Kategorie „Herausforderung/Wettkampf“ beeinflusst als die Proband/innen, die sich als „Anfänger/innen“, „mäßig Fortgeschrittene“ oder „Fortgeschrittene mit höheren Fähigkeiten“ einstufen. Interessant an dem Ergebnis ist, dass der Faktor „Herausforderung/Wettkampf“ für die Gruppe der „Anfänger/innen“ einen höheren Mittelwert als bei den „mäßig Fortgeschrittenen“ zeigt. Die Gruppe der Anfänger/innen könnte somit als ambitionierter hinsichtlich des Wunsches, Erfolge zu erzielen, eingestuft werden.

7.6.8 Interpretation der positiven und negativen Erlebnisse

Die selbst formulierten Erzählungen über die Erlebnisse beim Paragleiten konnten in 8 Kategorien eingeteilt werden. Vier davon kategorisieren die positiven Aspekte und vier weitere die negativen.

Die Kategorie „Natur“ ist bei den positiven Aspekten am stärksten besetzt und schildert die schönen Erfahrungen über die Interaktion mit ihr. Die Erzählung laden zum Träumen ein und stellen die neue Perspektive auf die Landschaften, die durch das Fliegen ermöglicht wird, in den Fokus. Durch die geschriebenen Antworten kann man aber erkennen, dass die Paragleiter/innen sich nicht nur als reine Beobachter/innen fühlen, sondern sich durch das Fliegen selbst als Teil des Naturgeschehens wahrnehmen. Die beschriebenen Erfahrungen über das „*Akzeptiertwerden von Greifvögeln*“ und das „*gemeinsame Fliegen im Bart mit den Vögeln*“ unterstreichen diese Theorie. Die Tatsache, dass die Kategorie „Natur“ am stärksten besetzt ist, deckt sich auch mit dem Ergebnis der hohen Mittelwerte der Naturitems. Paragleiter/innen ist die Erfahrung der Natur, die Betrachtung ihrer Schönheit und die Interaktion mit ihr eines der wichtigsten Motive.

Die zweite Kategorie wurde mit dem Namen „Erfolge“ betitelt. Hier wurden alle Antworten zusammengefasst, die positive Erfolgserlebnisse beinhalten. Hier weisen die Erzählungen eine große Varietät auf, da die Leistungsstufen der Teilnehmer/innen sehr unterschiedlich sind. So beschreibt eine Person als positiven Erfolg, „*den österreichischen Streckenrekord*“

vom *Schöckel*“ aufgestellt zu haben, hingegen schwärmt ein/e andere/r Paragleiter/innen vom ersten Abheben auf der Startwiese am Berg. Gemeinsam ist allen Erzählungen, dass subjektive Hürden überwunden werden konnten und dies im Anschluss als etwas Positives beurteilt worden ist.

Obwohl das Paragleiten in der Luft maximal zu zweit im Tandem an einem Schirm ausgeübt werden kann, beurteilen viele Proband/innen das Fliegen in einer Gruppe und die Community der Gleitschirmflieger/innen als äußerst positiv. Einige Paragleiter/innen loben das gute Klima zwischen den Flugkolleg/innen und berichten von den guten Erfahrungen beim Austausch des Erlebten nach einem Paragleitflug. Es lässt sich vermuten, dass die Motive des Kontaktes doch keine so geringe Rolle spielen, wie es bei den Ladungen der Mittelwerte der Kontaktitems der Fall gewesen ist.

In einer letzten positiven Kategorie wurde noch der Spaß zusammengefasst, der jedoch nur auf zwei positive Erzählungen der Proband/innen fußt. Dieses Ergebnis weist einen hohen Grad an Kongruenz zu den Forschungsergebnissen von Mertl (2003), bei denen das Motiv „...um Spaß zu haben“ die höchste Ladung der Mittelwerte zeigte, auf.

Die negativen Erlebnisse sind vor allem durch Verletzungen und Abstürze gekennzeichnet. Viele der Proband/innen schildern Geschichten über Freunde, die aufgrund unterschiedlichster Turbulenzen in der Luft abgestürzt sind. Die Folgen der Abstürze reichen dabei von „mit einem Schrecken davongekommen“ bis zu „tödlich verunglückt“. Obwohl das Paragleiten als Beobachter oft als ein sicheres und entspanntes Gleiten durch die Lüfte erscheint, sind Fehler beim Fliegen potenziell mit fatalen Folgen gekoppelt.

Interessant ist, dass es zu den Kategorien „Natur“ und „Kontakt“ jeweils auch verwandte negative Kategorien gibt. So wurden alle negativen Erzählungen, die über die Unberechenbarkeit des Wetters und der Natur klagten, unter dem Titel „Naturgewalten“ zusammengefasst. Anhand der Kategorie „Soziale Auseinandersetzung“ kann erkannt werden, dass die Community der Paragleiter/innen nicht von allen Proband/innen als positive Gemeinschaft erlebt wird. Häufig werden dabei egoistische und egozentrische Verhaltensmuster der Kolleg/innen verurteilt.

In der letzten Kategorie wird von vier Personen angegeben, dass sie beim Paragleiten von Angst befangen sind. Dabei hat die Angst individuelle Ausprägungen. So fürchtet sich eine Person vor dem Abstürzen und eine andere hat Höhenangst.

8 Conclusio

Die Zielsetzung der vorliegenden Arbeit bestand darin, die Beweggründe von Menschen, die sich mit einem dünnen Gleitschirm auf einen Berg begeben, um anschließend mit diesem über steile Felswände lautlos herunter zu segeln, zu analysieren. Das Hauptanliegen lag darin, die Motive der Paragleiter/innen für die Ausübung dieses Sports herauszufinden. Im Zuge des Fragebogens wurden auch soziodemographische Daten der Proband/innen, negative und positive Erlebnisse der Paragleiter/innen und Einflussfaktoren, die die Teilnehmer/innen zum Paragleitsport bewegten, erhoben.

Als Grundlage des Fragebogens diente das BMZI von Lehnert et al. (2011), das durch sportspezifische Items und Fragen erweitert wurde. Die neuen Items wurden dabei zum Teil selbst erstellt beziehungsweise aus anderen Fragebögen übernommen.

Reiht man alle 75 Motivitems, die in der vorliegenden Arbeit verwendet wurden, nach der Größe ihrer Mittelwerte, so zeigt sich ein aussagekräftiges Bild, das erkennen lässt, was Menschen am Paragleitsport fasziniert und sie dazu bewegt, den Sport trotz vieler Risikofaktoren auszuführen. Das Motiv 36 „...weil mich das Fliegen fasziniert“ zeigt bei den Mittelwerten den höchsten Wert, lässt einen großen Spielraum von subjektiven Interpretationen zu und integriert viele Aspekte der darauffolgenden Items. Die Anordnung der ersten zehn Motive zeichnet ein klares Bild davon, dass den Paragleiter/innen vor allem die Subkategorie „Natur“ wichtig ist. Unabhängig von Alter oder Geschlecht ist es den Proband/innen wichtig, die Schönheit der Natur und deren Landschaften zu erfahren, mit ihr in Interaktion zu treten und sie zu erleben. Das Ergebnis wird durch die selbst formulierten Motive und positiven Erlebnisse der Teilnehmer/innen nochmals unterstrichen. Mertls (2003) Forschungsergebnisse, die besagen, dass der Faktor „Natur“ neben dem Spaß als wichtigstes Motiv beim Paragleiten gilt, kann somit bestätigt werden.

Items der Faktoren „Ablenkung/Katharsis“, „Aktivierung/Freude“ und „Flow“ sind neben dem Faktor „Natur“ die am stärksten vertretenen unter den Top-Ten.

Die Bewegung in der Natur wird von den Paragleiter/innen aber auch deshalb ausgeübt, weil es einen Raum der Erholung und der Ablenkung für sie darstellt. Das bestätigten auch Röderers (2012) Forschungsergebnisse, die einen starken Zusammenhang zwischen dem Wohlbefinden und der Naturverbundenheit zeigten. Laut Röderer (ebd.) übt die Natur einen positiven Effekt auf die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen aus.

Die Frage, ob und wenn ja, inwiefern die Natur Einfluss auf Flow-Erlebnisse ausübt, bildete bereits wiederholt den Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen. Zieht man die Ergebnisse von Schmidts (2011) Mosbach-Studie, die er im Rahmen seiner Doktorarbeit „Kontakt-Improvisation als Lebenskunst. Mehr Lebensqualität durch Flow-Erleben und Achtsamkeit“ publiziert hat, heran, bei der die Proband/innen angeben konnten, welche Bedingungen Flow-Erlebnisse fördern, so befanden sich „intensive Naturerfahrungen“ auf dem 5. Platz. Dem widerspricht das Ergebnis von Bauer (2013), das keinen Zusammenhang zwischen der Natur und dem Flow-Erlebnis bei der sportlichen Betätigung des Kletterns zeigte. In Anbetracht der von Csikszentmihalyi (1975) aufgestellten Theorie, dass die Voraussetzungen für das Auftreten des Flow-Erlebens erst durch eine Übereinstimmung der Anforderungen mit den Fähigkeiten einer Person gegeben sind, kann der Rückschluss gezogen werden, dass beim Paragleiten die Natur zwar als Ausübungsort fungiert, jedoch keinen verstärkenden Einfluss auf das Flow-Erlebnis hat, da lediglich die Relation zwischen den persönlichen Fähigkeiten und den Anforderungen der sportlichen Betätigung ausschlaggebend ist.

Um Selbstbestätigung zu erfahren, braucht jede Person laut Weiß (2013) die Anerkennung ihrer Mitmenschen, möge sie auch noch so unabhängig erscheinen. Sportliche Aktivitäten eignen sich dabei hervorragend als Betätigungsfeld für die Erfahrung von sozialer Anerkennung und Bestätigung der eigenen Identität (ebd., S.119). Trotzdem zeigen die niedrigen Ladungen der Mittelwerte der Kategorie „Selbstkonzept“, dass die Sportler/innen durch das Paragleiten keine Anerkennung suchen. Da die Mittelwerte der Kategorie „Kontakt“ einen höheren Wert aufweisen, kann davon ausgegangen werden, dass die Paragleiter/innen soziale Anerkennung durch ihre Kolleg/innen erfahren.

Der Wettkampfgedanke steht bei den Paragleiter/innen eher im Hintergrund. Klaffenböck (2016) gelangt bei seiner Forschungsarbeit über Motive in der Natursportart Mountainbiken zu einem ähnlichen Ergebnis. Laut Klaffenböck (2016) kann dieses Ergebnis dem Faktum geschuldet sein, dass primär Hobby- und Freizeitsportler/innen in den Forschungsarbeiten befragt worden sind. Als Indiz für die Verifizierung dieser Annahme kann die Auswertung der Hypothese in Kapitel 6.5.4.7 herangezogen werden, die verdeutlicht, dass die Motive des Wettkampfes und der Herausforderung mit dem fortschreitenden Niveau des Paragleitens korrelieren. Auch die Ergebnisse von Sudeck et. al (2014) zeigen, dass das Wettkampfmotiv im Freizeitsport nur von geringer Bedeutung ist.

Die geringste Relevanz dafür, das Paragleiten zu betreiben, kann den Motiven des Faktors „Figur/Aussehen“ beigemessen werden. Drei Items dieser Kategorie haben die letzten Plätze inne und zeigen deutlich, dass Paragleiten nicht ausgeübt wird, wenn man seine Figur regulieren möchte oder sich als Ziel gesetzt hat, Gewicht zu verlieren.

Die erhobenen Ergebnisse der Paragleiter/innen zeigen Parallelen zu den von Sudeck et. al. (2014) klassifizierten Sporttypen der „erholungssuchenden Sportler/innen“, denen vor allem Motive der Kategorien „Ablenkung/Katharsis“ und „Aktivierung/Freude“ wichtig sind. Diese Sportler/innen verstehen sich primär als Nutznießer/innen der aktivierenden und entspannenden Effekte des Sports sowie des Stressabbaus durch diesen. Vordergründig liegt deren Intention in der Ausübung der Sportart selbst (Sudeck et. al., 2014, S.11). Eine weitere Übereinstimmung mit dem Modell zeigt sich in der geringen Bedeutung der Motive des Faktors „Figur/Aussehen“.

Die österreichischen Paragleiter/innen gehen Gleitschirmfliegen, weil sie das Fliegen fasziniert, damit ihnen ein intensives Naturerlebnis zuteil wird und um dabei Erholung, Ablenkung und Glücksgefühle zu erfahren. Das Paragleiten sollte aber möglichst nach individuellen Vorstellungen ausgeübt werden können, ohne zwingend Regelwerke von Wettkämpfen befolgen zu müssen. Im Vordergrund steht trotzdem das freie Fliegen, das den Vögeln gleicht (Irschik, 2011, S.13).

9 Ausblick

Das Feld der paragletspezifischen Motivforschung ist sehr dünn besiedelt. Vor allem in Österreich stößt man lediglich auf die Forschungsarbeit „Sportliche Identität und Motivation im Risikosport: Paragleiten und Drachenfliegen im Vergleich“ (Mertl, 2003), die sich mit den Motiven der Paragleiter/innen auseinandersetzt. Bedenkt man, dass Paragleiten seit rund 40 Jahren stetige Zuwachsraten vermerkt und die Zahl der Paragleiter/innen und Drachenflieger/innen in Deutschland auf über 35.000 Personen gestiegen ist, dann kann das große Forschungspotential, das es hier noch gibt, leicht erkannt werden (DHV, 2017).

Da eine Überprüfung und Ergänzung der vorliegenden Forschungsergebnisse zweifelsohne gewinnbringend und lohnenswert wäre, sei an dieser Stelle abschließend angemerkt, dass eine Fortführung der Forschung im Bereich des Paragleitens mehr als wünschenswert wäre.

Literaturverzeichnis

- Alfermann, D. & Stoll, O. (2010). *Sportpsychologie. Ein Lehrbuch in 12 Lektionen* (3., überarbeitete Aufl.). (Sportwissenschaft studieren, Bd. 4). Aachen: Meyer & Meyer Verlag.
- Allmer, H. (1995). „No risk – no fun“ – Zur psychologischen Erklärung von Extrem- und Risikosport. In: *Brennpunkte der Sportwissenschaft*, 9, (S.60-90).
- Austrian Paragliding League (2017). Wettkampf. Zugriff am 27. November 2016 unter http://www.paragleiter.org/?page_id=171
- Bakker, F. C., Whiting, H. T. & Van der Burg, H. (1992). *Sportpsychologie. Grundlagen und Anwendungen*. Bern: Hans Huber Verlag.
- Bauer, L. (2013). *Fels oder Halle - Die Natur als beeinflussender Faktor für Flow und Wohlbefinden beim Klettern*. Wien: Universität Wien, Fakultät für Psychologie.
- Bartholomae, F. & Wiens M. (2016). *Spieltheorie*. Ein anwendungsorientiertes Lehrbuch. Wiesbaden: Springer Fachmedien GmbH.
- Beyer, E. (1992). *Wörterbuch der Sportwissenschaft*. (2. Aufl.) Schorndorf: Hofmann.
- Bender, T., Janssen, P. & Tänzler, K. (2006). *Gleitschirmfliegen für Meister* (6. Aufl.). München: F.A.Herbig Verlagsbuchhandlung GmbH.
- Biddle, S. (1994). Motivation and participation in exercise and sport. In S. Serpa, J. Alves & V. Pataco (Eds.). *International perspectives on sport and exercise psychology*. (S.103-126). Morgantown, WV: Fitness Information Technology.
- Biddle, S. & Mutrie, N. (1991). *Psychology of physical activity and exercise*. London: Springer.
- Bischof, N. (2008). *Psychologie*. Ein Grundkurs für Anspruchsvolle. Stuttgart: W. Kohlhammer.
- Bortz, J. & Döring, N. (2006). *Forschungsmethoden und Evaluation*. Für Human und Sozialwissenschaftler (4. Aufl.). Heidelberg: Springer Verlag.
- Brandner, L. (2012). *Speedflying* –Spektakulärer, rasanter Flugsport. *Sport Orthopädie Traumatologie*, (29), 55-57. Doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.orthtr.2012.10.008>
- Bühl, A. (2008). *SPSS 16. Einführung in die moderne Datenanalyse* (11., aktualisierte Aufl.). München: Pearson Studium Verlag.
- Csikszentmihaly, M. (1975). *Beyond boredom and anxiety*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Conzelmann, A., Lehnert, K., Schmid, J. & Sudeck, G. (2012). *Das Berner Motiv- und Zielinventar im Freizeit- und Gesundheitssport. Anleitung zur Bestimmung von Motivprofilen und motivbasierten Sporttypen*. Bern: Institut für Sportwissenschaften Universität Bern.
- Denk, H., Pache, D. & Rieder, H. (1997). Zur Bedeutung von Bewegungs - und Sportaktivitäten im Alter. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie*, 30 (4), 311-320.

- Doll, N. (2014). Otto Lilienthal – der erste Flieger der Menschheit. Welt, 1. Zugriff am 29. Oktober 2015 unter <https://www.welt.de/wirtschaft/article128323664/Otto-Lilienthal-der-erste-Flieger-der-Menschheit.html>
- Deutscher Hänggleiterverband e.V. (2017). Dr. Fritz Dolezalek. Zugriff am 6. November 2016 unter <https://www.dhv.de/web/medien/dhv-tv/sendungenproductions-2004/jhv-2004/dr-fritz-dolezalek>
- Deutscher Hänggleiterverband e.V. (2017). Entdecke die Möglichkeiten. Zugriff am 25. November 2016 unter <https://www.dhv.de/web/fliegenlernen/gleitschirmfliegen/entdecke-die-moeglichkeiten/soaren/>
- Deutscher Hänggleiterverband e.V. (2017). Wo kann ich fliegen? Zugegriffen am 8. November 2016 unter <https://www.dhv.de/web/fliegenlernen/gleitschirmfliegen/wie-funktioniert/wo-kann-ich-fliegen/>
- Eckstein, P.P. (2016). *Angewandte Statistik mit SPSS. Praktische Einführung für Wirtschaftswissenschaftler*. 8 überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: Springer Gabler
- Eid, M., Gollwitzer, M., & Schmitt, M. (2013). *Statistik und Forschungsmethoden* (3. Ausg.). Weinheim, Basel: Beltz Verlag.
- Fine, A. & Sachs, M. (1997). *The total sports experience for kids*. South Bend, In: Diamond.
- Fritzsche, S. (2007). *Das europäische Luftverkehrsrecht und die Liberalisierung des transatlantischen Luftverkehrsmarktes*. Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag GmbH.
- Fuchs, R. (1997). *Psychologie und körperliche Bewegung. Grundlagen für theoriegeleitete Interventionen*. Göttingen, Bern Toronto, Seattle: Hogrefe.
- Gabler, H. (2002). *Motive im Sport*. Schorndorf: Hofmann Verlag.
- Gerrig, R. J. (2015). *Psychologie* (20., aktualisierte Aufl.). Hallbergmoos: Pearson Verlag.
- Haggerty, J. J. (1981). *Spinoff 1981. An Annual Report. National Aeronautics and Space Administration*. Washington D.C.: U.S. Government Printing Office. Zugegriffen am 30. Oktober 2016 unter https://spinoff.nasa.gov/back_issues_archives/1981.pdf
- Heckhausen, H. (1989). *Motivation und Handeln*. (2. Aufl.) Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.
- Heller, K. (2002). *Fallschirmspringen. Für Anfänger und Fortgeschrittene*. München: Nymphenburger in der F.A. Herbig Verlagsbuchhandlung GmbH.
- Höhler, S. (2001). *Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos. Wissenschaftliche Ballonfahrt in Deutschland, 1880-1910*. Frankfurt, New York: Campus Verlag.
- Irschik, K. (2011). *Gleitschirmfliegen. Sicherheit und Unfallvermeidung*. Stuttgart: Motorbuch Verlag.

- Janssen, P., Kurz, F. & Tänzler, K. (1988). *Gleitschirmsegeln*. Die einfachste Art zu fliegen (2. Auflage). München: Nymphenburger Verlagshandlung GmbH.
- Janssen, P., Slezak, K. & Tänzler, K. (2008). *Gleitschirmfliegen (16. Auflage)* München: Nymphenburger in der F.A. Herbig Verlagsbuchhandlung GmbH.
- Kerndler, L. (2009). *Fachdidaktik Mountainbiking* – „Aktueller Stand sowie Möglichkeiten des Einsatzes im Schulsport“. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft
- Klaffenböck, F. (2016). *Motive im Mountainbiken*. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.
- Klein, S. (2008). *Da Vincis Vermächtnis oder Wie Leonardo die Welt neu erfand*. Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag GmbH.
- Komar, M. (2016). *Motivstrukturen im American Football*. Eine quantitative Erhebung unter American Footballspielern und American Footballspielerinnen in Österreich. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaften.
- Krebs, D. & Menold, N. (2014). Gütekriterien quantitativer Sozialforschung. In N. Bauer & J. Blasius (Hrsg.), *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung* (425- 438). Wiesbaden: Springer Verlag.
- Kurz, F. (1986). Ein neuer Volkssport? *Drachenfliegermagazin*, 5. 48-49.
- Kurz, F. (1988). Leonardos Traum. *Drachenflieger – Gleitschirmmagazin*, 9, 100-103.
- Kurz, F. (1988). Dominas Erkenntnis. *Drachenflieger -Gleitschirmmagazin*, 10, 82 – 83.
- Kurz, F. (1988). Deutsche Pioniere. *Drachenflieger – Gleitschirmmagazin*, 12, 84-85.
- Kurz, F. (2008). *Einladung zum Mitfliegen*. In Janssen, P., Slezak, K. & Tänzler, K. (Hrsg.), *Gleitschirmfliegen (16.Auflage)*. (S.8). München: Nymphenburger in der F.A. Herbig Verlagsbuchhandlung GmbH.
- Lambers, K. (2012). *Von Bildern zu Bühnen: Die Geoglyphen von Palpa und Nasca (Süd-Peru) in ihrem räumlichen und sozialen Kontext*. In O. Dally, S. Moraq & H. Ziemssen, (Hrsg.), *Bild – Raum – Handlung: Perspektiven der Archäologie*. (S. 9-18). Berlin/Boston: Walter de Gruyter GmbH.
- Lehnert, K., Sudeck, G. & Conzelmann, A. (2011). BMZI – Berner Motiv- und Zielinventar im Freizeit- und Gesundheitssport. *Diagnostica*, 57 (3), 146-159.
- Lilienthal, O. (1895). Unsere Lehrmeister im Schwebefluge. *Prometheus* 7 (316), 55-59.
Zugegriffen am 8. März 2017 unter <http://lilienthal-museum.museumnet.eu/sites/lilienthal-museum.museumnet.eu/files/archivalie/digitalisatpublic/12059.pdf>
- Lucky-Huyse, K. (1997). *Der Traum vom Fliegen in der Antike*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Macher, L. (2016). *Motive im Tennissport: eine quantitative Erhebung unter österreichischen Tennisspielern und Tennisspielerinnen*. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.

- Mertl, M. (2003). *Sportliche Identität und Motivation im Risikosport: Paragleiten und Drachenfliegen im Vergleich*. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.
- Müller, S. (2002). *Modellierung, Stabilität und Dynamik von Gleitschirmsystemen*. München: Herbert Ulz Verlag GmbH.
- Nitsch, S. (2012). *Ganz einfach fliegen*. Die Geschichte der Drachenflieger und Gleitschirme. Berlin: Metropol.
- Raithel, J. (2008). *Quantitative Forschung. Ein Praxiskurs* (2., durchgesehene Aufl.). Wiesbaden: VS Verlag
- Rheinberg, F. (2008). *Motivation* (7., aktualisierte Auflage). (Grundriss der Psychologie, Bd. 6). Stuttgart: W. Kohlhammer Verlag.
- Pehböck, F. (2016). *Motiv im Kickboxen*. Eine empirische Untersuchung kickboxspezifischer Motivstrukturen. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaften.
- Rockenschaub, O. (2015). *Motivstrukturen im Fußball*. eine quantitative Erhebung unter Fußballspielern in Österreich. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.
- Röderer, K. (2012). *On the relationship between connectedness with nature, restoration and well-being*. Wien: UNiversität Wien, Fakultät für Psychologie.
- Rothermund, K. & Eder, A. (2011). *Allgemeine Psychologie. Motivation und Emotion* (1., Auflage). Wiesbaden: VS Verlag
- Rothgangel, S., Schüler, J. & Dietz, F. (2004). *Medizinische Psychologie und Soziologie*. (2., überarbeitete Aufl.) Stuttgart, New York: Thieme Verlag.
- Schnell, R., Hill, P. B. & Esser, E. (2011). *Methoden der empirischen Sozialforschung* (9., aktualisierte Aufl.). München: Oldenbourg Verlag.
- Schiffmann, B. (1989). *Erlebnispsychologische Aspekte des Fliegens mit dem Schwerpunkt Paragleiten*. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.
- Schlager, T. (2011). *Gleitschirmfliegen. Praxiswissen für Anfänger und Profis zu Ausrüstung, Flugtechnik und Streckenfliegen*. München: Bruckmann Verlag GmbH.
- Schmalt, H.-D. & Langens, T. (2009). *Motivation* (4.Aufl.). Stuttgart: W. Kohlhammer.
- Schmalt, H.-D. & Sokolowski, K. (2006). *Motivation*. In Spada, H. (Hrsg.) *Allgemeine Psychologie*, Bern: Huber. Stuttgart, New York: Georg Thieme Verlag.
- Schmid, J.L. (2011). *Kontakt-Improvisation als Lebenskunst. Mehr Lebensqualität durch Flow-Erleben und Achtsamkeit*. Marburg: Universität Marburg, Fachbereich Erziehungswissenschaften.
- Stabel, S. (2016). *Motive im Badminton sport*. Eine quantitative Erhebung unter österreichischen Badmintonspielern und Badmintonspielerinnen. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.

- Sudeck, G., Lehnert, K., Schmid, J. & Conzelmann, A. (2014) *Beschreibung der Sporttypen*. (2. Aufl.). Bern: Universität Bern, Institut für Sportwissenschaften.
- Universitätsbibliothek Wien (2017). Suche im UB-Bestand. Zugriff am 8. März 2017 unter http://search.obvsg.at/primo_library/libweb/action/search.do?mode=Basic&vid=UWI&tab=default_tab
- Wakker, P. P. (2010). *Prospect Theory: For Risk and Ambiguity*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Weghaupt, D. (2015). *Snowboarden – Motive und Stellenwert im Leben der Sportler/innen*. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.
- Weiß, O., Hilscher, P., Norden, G. & Russo, M. (1999). *Sport 200. Entwicklung und Trends im österreichischen Sport*. Wien: Forschungsbericht am Institut für Sportwissenschaften der Universität Wien, BSO.
- Weiß, O. & Norden, G. (2013). *Einführung in die Sportsoziologie*. (2., überarbeitete und aktualisierte Auflage). Münster: Waxmann Verlag GmbH.
- Wiesenthal, S. (1990). *Die Entwicklung des Paragleiter-Sports unter besonderer Berücksichtigung Österreichs und eines Vergleichs der Ausbildungsvorschriften Österreichs, Deutschlands und der Schweiz*. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaften.
- Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung. (2010). *Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Zivilluftfahrzeuge und ziviles Luftfahrtgerät*. Stf: BGBl. II Nr. 143/210 §4. Zugriff am 22.11.2016 unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20006791&ShowPrintPreview=True>

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Verteilung der Prozent auf Sportarten (n=130)	74
Abb. 2: Bestätigung der Vorstellung	80
Abb. 3: Diagramm Trainingsintensität (n=130)	84
Abb. 4: Diagramm Subjektive Einschätzung des Könnens (n=130)	85
Abb. 5: Diagramm Varianten des Paragleitens (n=130)	86
Abb. 6: Wettkampfteilnahme der Proband/innen (n=29)	88

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Motivklassifikation im Sport	30
Tab. 2 Subdimensionen des Motiv- und Zielinventars sowie Itemformulierungen	32
Tab. 3: Unterteilung der Forschungsbereiche	38
Tab. 4: Feedback Verständlichkeit des Fragebogens	51
Tab. 5: Feedback Subjektiv empfundene Länge des Fragebogens	51
Tab. 6: Ergebnis der Faktorenanalyse der BMZI-Items.....	55
Tab. 7: Ergebnis der Faktorenanalyse aller Items	58
Tab. 8: Altersverteilung der Befragten (n=130).....	71
Tab. 9: Ausbildungsgrad der Proband/innen (n=130).....	72
Tab. 10: Verteilung der Proband/innen auf die neun Bundesländer Österreichs (n=130)	73
Tab. 11: Erstkontakt mit dem Paragleiten (n=130).....	75
Tab. 12: Antwortklassen der Frage "Vorstellung vom Paragleiten"	77
Tab. 13: Antwortklasse 1 „Abstieghilfe, Hike & Fly"	77
Tab. 14: Antwortklasse 2 „Abheben/Fliegen"	78
Tab. 15: Antwortklasse 3 "Abenteuer/Herausforderung"	78
Tab. 16: Antwortklasse 4 "Freiheit"	79
Tab. 17: Antwortklasse 5 "Erholung"	79
Tab. 18: Ausübungsdauer des Parageiten der Proband/innen in Jahren (n=130).....	81
Tab. 19: Ausübungshäufigkeit des Paragleitens pro Jahr in Monaten (n=130)	82
Tab. 20: Ausübungshäufigkeit des Paragleitens pro Woche (n=130).....	82
Tab. 21: Dauer eines Paragleitflugs (n=130)	83
Tab. 22: Fluglizenzen der Proband/innen (n=130)	85
Tab. 23: Verwendete Schirmklassifizierung der Proband/innen.....	87
Tab. 24: Arten des kommerziellen Erfolges (n=8).....	89
Tab. 25: Motive beim Paragleiten (Reihung nach Mittelwerten n=130)	90
Tab. 26: Subskalen geordnet nach Mittelwert (n=130).....	98
Tab. 27: U-Test, Unterschied der Motive bei Frauen und Männern beim Paragleiten	100
Tab. 28: Rangordnungsmatrix, U-Test, Unterschied der Motive bei Frauen und Männern beim Paragleiten ...	101
Tab. 29: U Test, Unterschied Proband/innen mit und ohne Vorstellung (n=130)	102
Tab. 30: Rangordnungsmatrix U-Test, Unterschiede Vorstellungen (n=130)	103
Tab. 31: U-Test, Unterschiede der Motive andere Sportarten (n=130)	104
Tab. 32: Rangordnungsmatrix U-Test, Unterschiede der Motive andere Sportarten. (n=130).....	100
Tab. 33: U-Test, Unterschiede der Motive Wettkampf (n=130).....	101
Tab. 34: Rangordnungsmatrix U-Test, Unterschiede der Motive Wettkampf (n=130).....	102
Tab. 35: Korrelation Motive und Alter (n=130)	103
Tab. 36: Korrelation Motive und Ausübungshäufigkeit pro Woche (n=130).....	104
Tab. 37: Unterschiede Motive und Könnenstufe (n=130)	105
Tab. 38: Scheffe-Prozedur, Motive und Könnensstufe (n=130)	107
Tab. 39: Kategorien Positive Erlebnisse	109
Tab. 40: Positives Erlebnis Natur.....	109
Tab. 41: Positives Erlebnis Erfolg.....	110
Tab. 42: Positives Erlebnis Gemeinschaft/Kontakt.....	110

Tab. 43: Positives Erlebnis Spaß.....	111
Tab. 44: Kategorien Negative Erlebnisse.....	111
Tab. 45: negative Erlebnisse Kategorie Unfälle.....	112
Tab. 46: negative Erlebnisse Kategorie Naturgewalt.....	112
Tab. 47: negative Erlebnisse Kategorie Soziale Auseinandersetzungen.....	113
Tab. 48: negative Erlebnisse Angst/Überwindung.....	113

Anhang

Motive beim Paragleiten

Liebe Sportlerinnen - Liebe Sportler

Im Rahmen meiner Diplomarbeit beschäftige ich mich mit dem Thema „Motive im Paragleiten“.

Ich möchte dabei herausfinden, was Menschen dazu bewegt, Paragleiten zu gehen und welche Motive für die Ausübung dieser Sportart verantwortlich sind.

Ziel ist es, Erkenntnisse über die Situation in Österreich zu gewinnen und diese möglicherweise als Grundlage für zukünftige Initiativen der sportlichen Förderung nutzen zu können.

Da es hierbei um deine persönliche Meinung geht, gibt es keine richtigen oder falschen Antworten. Ebenso werden die Daten anonym und stets vertraulich behandelt. Ich bitte dich daher um ehrliche und vollständige Antworten, sodass eine verlässliche Auswertung und ein repräsentatives Ergebnis erzielt werden können. Bitte nimm dir die Zeit, um den Fragebogen vollständig auszufüllen.

Für die Teilnahme an der Umfrage ist es egal, wie lange du schon Gleitschirm fliegst . Einzige Voraussetzung ist, dass du das Paragleiten in Österreich ausübst oder hier lebst.

Nach Beendigung des Fragebogens hast du die Möglichkeit, deine E-Mail-Adresse anzugeben. Diese wird getrennt vom Fragebogen gespeichert (d.h. es können keine Rückschlüsse auf die Antworten gezogen werden) und dient dazu, dir die Ergebnisse der Studie zukommen zu lassen.

Bei Fragen kannst du uns gerne per Mail kontaktieren: forschung.sportpsychologie@univie.ac.at

Dauer für diesen Fragebogen: ca. 15 min

Vielen Dank für deine Mithilfe!

Fabian Kattinger

Dr. Clemens Ley

Mit dem Klicken auf „Weiter“, erkläre ich meine freiwillige Teilnahme an der Studie und mein Einverständnis, dass die Daten für wissenschaftliche Zwecke anonym genutzt werden können.

Diese Umfrage enthält 41 Fragen.

Persönliche Daten

[] Geschlecht *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

☐

weiblich

☐

männlich

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

[] Alter (...in Jahren) *

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[] Welche ist deine höchste abgeschlossene Ausbildung? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Pflichtschule
- ☐ Lehre
- ☐ Meister
- ☐ Berufsbildende Schule ohne Matura
- ☐ Berufsbildende Schule mit Matura (HAK, HTL, HBLA, ...)
- ☐ Allgemeinbildende höhere Schule
- ☐ Fachhochschule
- ☐ Universität
- ☐ Sonstiges

[] In welchem Bundesland wohnen Sie derzeit? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Tirol
- ☐ Kärnten
- ☐ Niederösterreich
- ☐ Oberösterreich
- ☐ Salzburg
- ☐ Steiermark
- ☐ Burgenland
- ☐ Vorarlberg
- ☐ Wien

Ausübung der Sportart

[] Wie viele Jahre betreibst du den Sport Paragleiten schon? *

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[] Wie viele Monate im Jahr gehst du durchschnittlich Paragleiten? *

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[]Wie viele Tage pro Woche gehst du durchschnittlich Paragleiten? *

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[]Wie lange sind deine Flüge im Durchschnitt? (in Minuten) *

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[]Mit welcher Intensität trainierst du normalerweise? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Mit niedriger Intensität
- ☐ Mit mittlerer Intensität
- ☐ Mit hoher Intensität

[]In welchem Bundesland gehst du am häufigsten Paragleiten? *

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Burgenland
- ☐ Kärnten
- ☐ Oberösterreich
- ☐ Niederösterreich
- ☐ Salzburg
- ☐ Steiermark
- ☐ Tirol
- ☐ Vorarlberg
- ☐ Wien
- ☐ Ich gehe nicht in Österreich Paragleiten.

[]In welchem Land übst du das Paragleiten aus?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war bei Frage '10 [P6_]' (In welchem Bundesland gehst du am häufigsten Paragleiten?)

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

Bitte schreibe das Land in das Textfeld.

[]Wo übst du das Paragleiten aus? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Verein
- ☐ Flugschulen
- ☐ organisierte Reisen
- ☐ Selbstorganisiert ☐

Sonstiges:

Bitte schreiben Sie einen Kommentar zu Ihrer Auswahl

[] Welche Fluglizenzen besitzt du? *

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Grundkurs -Schulungsbestätigung Paragleiten
- ☐ PG HS - Paragleiter Hangstart
- ☐ PG ÜL - Paragleiter Überland
- ☐ PG MOT - Paragleiter motorisiert
- ☐ PG WS - Paragleiter Windenschleppstart
- ☐ PG WF - Paragleiter Windenfahrer
- ☐ PG DOSI - Paragleiter Doppelsitzer
- ☐ FL - Fluglehrer
- ☐ Sonstiges:

[] Wie schätzt du persönlich dein aktuelles Können im Paragleiten ein (unabhängig von der Liga, in der du das Paragleiten ausübst)? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Anfänger/in
- ☐ mäßig Fortgeschrittene/r (mittlere Fähigkeit)
- ☐ Fortgeschrittene/r (höhere Fähigkeit)
- ☐ Experte/Expertin

[] Welche Variante des Paragleitens übst du hauptsächlich aus? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Thermikfliegen
- ☐ Streckenfliegen
- ☐ Flachlandfliegen
- ☐ Hike & Fly

- ☐ Soaren
- ☐ Akrobatikfliegen
- ☐ Motorfliegen
- ☐ Sonstiges

[] Mit welcher Schirmklassifizierung fliegst du am häufigsten? *

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ A
- ☐ low B
- ☐ high B
- ☐ C
- ☐ D
- ☐ Motorzugelassene Flugausrüstung
- ☐ ohne Klassifizierung
- ☐ Sonstiges:

[] Hast du bereits an einem Wettkampf teilgenommen? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Ja
- ☐ Nein

[] Was war das höchste Wettkampfniveau, bei dem du bis jetzt mitgeflogen bist?

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '17 [P11_] (Hast du bereits an einem Wettkampf teilgenommen?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Hobby/Vereinsinterne Wettkämpfe
- ☐ Regionale Wettkämpfe
- ☐ Nationale Wettkämpfe
- ☐ Internationale Wettkämpfe

[] Hast du durch das Paragleiten kommerziellen Erfolg? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Ja
- ☐ Nein

[] Warum hast du kommerziellen Erfolg? *

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '19 [P8_c]' (Hast du durch das Paragleiten kommerziellen Erfolg?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Da ich als Fluglehrer/-in tätig bin.
- ☐ Da ich Tandempilot/-in bin.
- ☐ Da ich das Paragleiten professionell betreibe.
- ☐ Da ich gesponsert werde.
- ☐ Sonstiges:

Einstieg in die Sportart

[] Wodurch bist du auf das Paragleiten aufmerksam geworden? *

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Freunde / Bekannte
- ☐ Familie
- ☐ Schule
- ☐ (Sport-) Veranstaltung
- ☐ Universität (Lehrveranstaltung, USI-Kurs)
- ☐ Medien (Fernsehen, Internet, Zeitschrift)
- ☐ Angebot in einem Sportverein
- ☐ zufälliges Beobachten in der Natur.
- ☐ Sonstiges:

Motive

[]

Als Kernstück der Studie möchten wir herausfinden, welche Motive dafür verantwortlich sind, dass du paragleistest. Kreuze an, inwieweit die folgenden Aussagen auf dich zutreffen.

Ich fliege mit dem Gleitschirm... *

Bitte wählen Sie die zutreffende Antwort für jeden Punkt aus:

	1 = trifft gar nicht zu	2	3	4	5 = trifft völlig zu
... um mich in körperlich guter Verfassung zu halten.	☐	☐	☐	☐	☐
... vor allem um fit zu sein.	☐	☐	☐	☐	☐
... vor allem aus gesundheitlichen Gründen.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich die Kombination zwischen körperlicher Anstrengung beim Aufstieg und Genuss beim Abheben mag (hike & fly).	☐	☐	☐	☐	☐
... um meine koordinativen und konditionellen Fähigkeiten zu schulen.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil die Verletzungsgefahr niedrig ist.	☐	☐	☐	☐	☐
... um abzunehmen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um mein Gewicht zu regulieren.	☐	☐	☐	☐	☐
... wegen meiner Figur.	☐	☐	☐	☐	☐
... um körperlich attraktiv zu bleiben.	☐	☐	☐	☐	☐
... um mit anderen gesellig zusammen zu sein.	☐	☐	☐	☐	☐
... um etwas in einer Gruppe zu unternehmen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um dabei Freunde / Bekannte zu treffen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um dadurch neue Menschen kennen zu lernen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um durch den Sport neue	☐	☐	☐	☐	☐

	1 = trifft gar nicht zu	2	3	4	5 = trifft völlig zu
Freunde zu gewinnen.					
... weil ich mich in der Community gut aufgehoben fühle.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich im Wettkampf aufblühe.	☐	☐	☐	☐	☐
... um mich mit anderen zu messen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um sportliche Ziele zu erreichen.	☐	☐	☐	☐	☐
... wegen des Nervenkitzels.	☐	☐	☐	☐	☐
... um das Erfolgsgefühl nach einer geschafften Flugdistanz zu spüren.	☐	☐	☐	☐	☐
... um das Erfolgsgefühl nach einem geschafften Kunststück zu verspüren.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil es mir Freude bereitet, die Schönheit der menschlichen Bewegung im Sport zu erleben.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil mir Sport die Möglichkeit für schöne Bewegungen bietet.	☐	☐	☐	☐	☐
... um mich zu entspannen.	☐	☐	☐	☐	☐
... vor allem aus Freude an der Bewegung.	☐	☐	☐	☐	☐
... um neue Energie zu tanken.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil der Spaßfaktor nicht an das Flugkönnen gebunden ist.	☐	☐	☐	☐	☐

	1 = trifft gar nicht zu	2	3	4	5 = trifft völlig zu
... um während der Ausübung Glücksgefühle zu verspüren.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich mich so von anderen Problemen ablenke.	☐	☐	☐	☐	☐
... um Stress abzubauen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um meine Gedanken im Kopf zu ordnen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um Ärger und Gereiztheit abzubauen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um dem Alltag zu entfliehen.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich mich während des Fliegens frei und unbeschwert fühle.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil das Fliegen positive Spannungszustände hervorrufen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um mein Leben abwechslungsreicher zu gestalten.	☐	☐	☐	☐	☐
... um Sport in der Natur zu treiben.	☐	☐	☐	☐	☐
... um an der frischen Luft zu sein.	☐	☐	☐	☐	☐
...weil das Fliegen ein Adrenalinkick ist.	☐	☐	☐	☐	☐
...weil ich auf der ständigen Suche nach neuen Herausforderungen bin (z.B. durch schwierige Manöver in der Luft oder durch bodennahes Fliegen.)	☐	☐	☐	☐	☐

	1 = trifft gar nicht zu	2	3	4	5 = trifft völlig zu
... weil ein Restrisiko (objektive Gefahren) nie auszuschließen ist.	☐	☐	☐	☐	☐
... um zu lernen, mit meinen Ängsten umzugehen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um meine eigenen Grenzen auszutesten.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich dadurch in der Gesellschaft gut ankomme.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich durch tolle Selfies vom Fliegen Anerkennung in sozialen Netzwerken bekomme.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich die bewundernden Blicke der Zuschauer genieße.	☐	☐	☐	☐	☐
... um Komplimente von anderen zu erlangen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um meine Familie und Freund/innen auf meine Leistung stolz zu machen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um meine Konzentrationsfähigkeit zu schulen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um meine kognitiven Fähigkeiten zu stärken.	☐	☐	☐	☐	☐
... um meine flugspezifischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil mich die genaue Planung und Vorbereitung für einen herausfordernden Flug fasziniert (z.B.	☐	☐	☐	☐	☐

	1 = trifft gar nicht zu	2	3	4	5 = trifft völlig zu
Streckenflug/Akrobatikflug)					
... um mehr Selbstvertrauen zu bekommen.	☐	☐	☐	☐	☐
... um mein Selbstwertgefühl zu verbessern.	☐	☐	☐	☐	☐
... um auf mich selbst stolz sein zu können.	☐	☐	☐	☐	☐
... um Selbstbestätigung zu erfahren.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil es die günstigste Variante des selbstgesteuerten Fliegens ist.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil es ein Sport ist, der auch in anderen Ländern ausgeübt werden kann.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil es ein Sport ist, den ich alleine ausüben kann.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil es ein Sport ist, der zu allen Jahreszeiten ausgeübt werden kann.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich durch das Fliegen viele neue Orte kennenlernen.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil mich das Fliegen fasziniert.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil mich das Element Luft fasziniert.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich die Konstruktion des Gleitschirms und dessen Flugeigenschaften toll finde.	☐	☐	☐	☐	☐

	1 = trifft gar nicht zu	2	3	4	5 = trifft völlig zu
... weil ich die Interaktion mit der Natur genieße.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil ich keinen Motor für das Fliegen brauche.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil mich die physikalischen Grenzen auszuloten und das Erobern des Luftraumes fasziniert.	☐	☐	☐	☐	☐
... um vollkommen in der Aktivität aufzugehen.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil beim Fliegen meine Fähigkeiten mit den Anforderungen im Einklang sind.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil dabei nur der Moment zählt und meine Gedanken auf die Aktivität fokussiert sind.	☐	☐	☐	☐	☐
... um in einen Zustand zu kommen, in dem alles abseits des Fliegens keine Rolle spielt.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil viele verschiedene Altersklassen diesen Sport gemeinsam praktizieren können.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil Frauen und Männer den Sport gemeinsam ausüben können.	☐	☐	☐	☐	☐
... weil der Sport in jedem Alter ausübbar ist.	☐	☐	☐	☐	☐

Motive (2)

[]Gibt es für dich Motive, die in der obigen Liste nicht angeführt wurden? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Ja
- ☐ Nein

[]Welche? *

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '23 [M2_]' (Gibt es für dich Motive, die in der obigen Liste nicht angeführt wurden?)

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[]Als du mit dem Paragleiten begonnen hast - hattest du eine bestimmte Vorstellung davon, was dich erwartet, bzw. ein bestimmtes Bild von dieser Sportart? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Ja
- ☐ Nein

[]Beschreibe kurz dieses Bild oder diese Vorstellung.

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '25 [E2_]' (Als du mit dem Paragleiten begonnen hast - hattest du eine bestimmte Vorstellung davon, was dich erwartet, bzw. ein bestimmtes Bild von dieser Sportart?)

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[]Wurde dein Bild bzw. deine Vorstellung vom Paragleiten im Laufe der Zeit bestätigt? *

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '25 [E2_]' (Als du mit dem Paragleiten begonnen hast - hattest du eine bestimmte Vorstellung davon, was dich erwartet, bzw. ein bestimmtes Bild von dieser Sportart?)

Bitte wählen Sie die zutreffende Antwort für jeden Punkt aus:

	1 = gar nicht bestätigt	2	3	4	5 = völlig bestätigt
Mein Bild bzw. meine Vorstellung wurde...	☐	☐	☐	☐	☐

[]Möglichkeit dies genauer zu erklären:

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war '1 = gar nicht bestätigt' oder '2' oder '3' oder '4' oder '5 = völlig bestätigt' bei Frage '27 [E2_b_]' (Wurde dein Bild bzw. deine Vorstellung vom Paragleiten im Laufe der Zeit bestätigt? (Mein Bild bzw. meine Vorstellung wurde...)) und Antwort war '1 = gar nicht bestätigt' oder '2' oder '3' oder '4' oder '5 = völlig bestätigt' bei Frage '27 [E2_b_]' (Wurde dein Bild bzw. deine Vorstellung vom Paragleiten im Laufe der Zeit bestätigt? (Mein Bild bzw. meine Vorstellung wurde...)) und Antwort war '1 = gar nicht bestätigt' oder '2' oder '3' oder '4' oder '5 = völlig bestätigt' bei Frage '27 [E2_b_]' (Wurde dein Bild bzw. deine Vorstellung vom

Paragleiten im Laufe der Zeit bestätigt? (Mein Bild bzw. meine Vorstellung wurde...)) und Antwort war '1 = gar nicht bestätigt' oder '2' oder '3' oder '4' oder '5 = völlig bestätigt' bei Frage '27 [E2_b_] (Wurde dein Bild bzw. deine Vorstellung vom Paragleiten im Laufe der Zeit bestätigt? (Mein Bild bzw. meine Vorstellung wurde...)) und Antwort war '1 = gar nicht bestätigt' oder '2' oder '3' oder '4' oder '5 = völlig bestätigt' bei Frage '27 [E2_b_] (Wurde dein Bild bzw. deine Vorstellung vom Paragleiten im Laufe der Zeit bestätigt? (Mein Bild bzw. meine Vorstellung wurde...))

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[] Seitdem du mit dem Paragleiten begonnen hast, an welche POSITIVEN Erlebnisse und/oder motivierende Faktoren, Paragleiten zu gehen, kannst du dich erinnern? (keine Pflichtangabe)

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[] Seitdem du mit dem Paragleiten begonnen hast, an welche NEGATIVEN Erlebnisse und/oder demotivierende Faktoren, Paragleiten zu gehen, kannst du dich erinnern? (keine Pflichtangabe)

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

Andere Sportarten

[] Übst du neben dem Paragleiten noch andere Sportarten aus? *

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

- ☐ Ja
☐ Nein

[] Welche Sportarten? *

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

Antwort war 'Ja' bei Frage '31 [P7_] (Übst du neben dem Paragleiten noch andere Sportarten aus?)

Bitte wählen Sie alle zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Wintersport (Skifahren, Langlaufen, Snowboarden etc.)
☐ Mannschafts-/Ballspiel (Basketball, Handball, Volleyball, etc.)
☐ Bergsport (Klettern, Bergsteigen, Wandern)
☐ Geräteturnen, Akrobatik, Slackline, Freerunning, Le Parcours, etc.
☐ Skateboarden
☐ Kampfsport (Judo, Karate, etc.)
☐ Leichtathletik
☐ Rückschlagspiele (Tennis, Tischtennis, Badminton, Squash)
☐ Radsport (Mountainbike, Rennrad, etc.)

- ☐ Surfen (Kitesurfen, Windsurfen, Wellenreiten), Segeln
- ☐ Tanzsport
- ☐ Golf
- ☐ Wassersport (Schwimmen, Turmspringen, etc.)
- ☐ Yoga, Pilates
- ☐ Fitnesstraining (Krafttraining, Group Fitness)
- ☐ Reitsport
- ☐ Andere Sportart

[] Welche weiteren Sportarten übst du aus, die oben nicht genannt wurden? *

Beantworten Sie diese Frage nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
Antwort war 'Andere Sportart' bei Frage '32 [P7_a]' (Welche Sportarten?)

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[] An wie vielen Monaten im Jahr bist du sportlich aktiv (jegliche moderate und intensive körperliche Aktivität)? *

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[] Wie viele Einheiten pro Woche bist du insgesamt sportlich aktiv (jegliche moderate und intensive körperliche Aktivität)? *

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[] Wie lange bist du pro Einheit (in Minuten) sportlich aktiv (jegliche moderate und intensive körperliche Aktivität)? *

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

Feedback

[] Möchtest du zu diesem Thema noch etwas mitteilen, das im Fragebogen nicht erfragt wurde?

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

[] Wie verständlich war der Fragebogen für dich?

Bitte wählen Sie die zutreffende Antwort für jeden Punkt aus:

1 = gar nicht
verständlich

2

3

4

5 = sehr
verständlich

Der
Fragebogen ☐
war...

☐☐☐☐

[]Wie lange war der Fragebogen für dich?

Bitte wählen Sie die zutreffende Antwort für jeden Punkt aus:

1 = zu
lange

2

3

4

5 = zu
kurz

Der Fragebogen war... ☐

☐☐☐☐

[]Wie sehr hast du dich bemüht, den Fragebogen ehrlich zu beantworten?

Bitte wählen Sie nur eine der folgenden Antworten aus:

☐ Ich habe mich bemüht, die Fragen ehrlich zu beantworten.

☐ Ich war neugierig, worum es in dem Fragebogen geht und habe mich nur durch die Fragen "durchgeklickt".

[]Sonstige Anmerkungen zum Fragebogen:

Bitte geben Sie Ihre Antwort hier ein:

Vielen Dank für deine Mithilfe!

Wenn du über die Ergebnisse dieser Studie informiert werden möchtest, klicke hier:

<http://homepage.univie.ac.at/clemens.ley/limesurvey/index.php/584172/lang-de>
25.04.2017 – 13:25

Übermittlung Ihres ausgefüllten Fragebogens:
Vielen Dank für die Beantwortung des Fragebogens.