



KFV - SICHER LEBEN **25**

SICHERHEITSGURT IM PKW

Unfallzahlen, Risikoeinschätzung, Verhalten und
Einstellung von Pkw-Insassen

KFV - SICHER LEBEN. BAND 25

SICHERHEITSGURT IM PKW

Unfallzahlen, Risikoeinschätzung, Verhalten und Einstellung von Pkw-Insassen
Wien, 2021.

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

AUTOREN

Mag. (FH) Ernestine Mayer, Nina Senitschnig, PhD, Mag. Jürgen Breuss,
Dipl.-Ing. Christian Kräutler, Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Dipl.-Ing. Florian Schneider,
Mag. Birgit Salamon, Dr. Claudia Riccabona-Zecha, Dipl.-Ing. Annemarie Jäger

GENDER-HINWEIS

Alle personenbezogenen Bezeichnungen gelten zugunsten der leichteren Lesbarkeit
geschlechtsunabhängig.

© KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

SICHERHEITSGURT IM PKW

Unfallzahlen, Risikoeinschätzung, Verhalten und
Einstellung von Pkw-Insassen

INHALT

| | |
|---|-----------|
| ZUSAMMENFASSUNG | 6 |
| SUMMARY | 8 |
| KURZFASSUNG | 10 |
| EXECUTIVE SUMMARY | 12 |
| 1 EINLEITUNG | 14 |
| 1.1 BEGRIFFSDEFINITION | 14 |
| 1.2 FORSCHUNGSFRAGEN | 15 |
| 2 RECHTSSITUATION | 16 |
| 2.1 ÜBERBLICK | 16 |
| 2.2 AUSRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG UND GURTANLEGEVERPFLICHTUNG | 16 |
| 2.2.1 GURTANLEGEVERPFLICHTUNG | 16 |
| 2.2.2 AUSRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG | 17 |
| 2.2.3 HISTORISCHE ENTWICKLUNG | 17 |
| 2.3 RECHTSFOLGEN | 17 |
| 2.3.1 VERWALTUNGSSTRAFEN | 17 |
| 2.3.2 ZIVILRECHTLICHE FOLGEN | 19 |
| 2.3.3 HISTORISCHE ENTWICKLUNG | 19 |
| 2.4 RECHTSSITUATION INTERNATIONAL | 19 |
| 3 UNFALLGESCHEHEN DER KFZ- GURTVERWEIGERER IN ÖSTERREICH | 24 |
| 3.1 STELLENWERT DER VERUNGLÜCKTEN OHNE GURT IN DER VERKEHRsunFALLSTATISTIK | 24 |
| 3.1.1 GURTNUTZUNG VERUNGLÜCKTER KFZ-INSASSEN NACH VERLETZUNGSSCHWERE | 24 |

| | | |
|-------|---|-----------|
| 3.1.2 | GETÖTETE VERKEHRSTEILNEHMER OHNE GURT | 25 |
| 3.1.3 | SCHWER VERLETZTE VERKEHRSTEILNEHMER OHNE GURT | 26 |
| 3.1.4 | LEICHT VERLETZTE VERKEHRSTEILNEHMER OHNE GURT | 27 |
| 3.2 | JÄHRLICHE UNFALLFOLGEKOSTEN DURCH NICHT ANGEKURTETE KFZ-INSASSEN | 28 |
| 4 | GURTVERWENDUNGSQUOTEN IM PKW | 30 |
| 4.1 | GURTVERWENDUNGSQUOTEN BEI PKW-INSASSEN IN ÖSTERREICH | 30 |
| 4.2 | GURTVERWENDUNGSQUOTEN BEI JUNGEN PKW-INSASSEN IN ÖSTERREICH | 31 |
| 4.3 | ÜBERBLICK GURTVERWENDUNGSQUOTEN INTERNATIONAL | 32 |
| 5 | UNFALLGESCHEHEN DER PKW-GURT- VERWEIGERER IN ÖSTERREICH | 36 |
| 5.1 | TREND DER VERUNGLÜCKTEN PKW-INSASSEN OHNE GURT | 36 |
| 5.2 | VERLETZUNGSSCHWERE VON PKW-INSASSEN MIT UND OHNE GURT IM VERGLEICH | 37 |
| 5.3 | ÜBERSICHT ZUM UNFALLGESCHEHEN VON PKW-GURTVERWEIGERERN | 38 |
| 5.4 | UNFALLGESCHEHEN VON PKW-GURTVERWEIGERERN NACH PERSONENMERKMALEN | 41 |
| 5.4.1 | GESCHLECHT | 42 |
| 5.4.2 | ALTER | 43 |
| 5.4.3 | BETEILIGUNG | 44 |
| 5.4.4 | HAUPTUNFALLVERURSACHER | 45 |
| 5.4.5 | ALKOHOLISIERUNG | 46 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 5.5 | UNFALLGESCHEHEN VON PKW-GURTVERWEIGERERN NACH ZEIT, ORT UND UNFALLMERKMALEN | 47 |
| 5.5.1 | WOCHENTAG | 47 |
| 5.5.2 | TAGESZEIT | 48 |
| 5.5.3 | LICHTVERHÄLTNISSE | 50 |
| 5.5.4 | GEBIET | 51 |
| 5.5.5 | STRASSENART | 52 |
| 5.5.6 | BUNDESLAND | 53 |
| 5.5.7 | UNFALLTYP | 54 |
| 5.5.8 | UNFALLURSACHE | 56 |
| 5.6 | SICHERHEITSPOTENZIAL DURCH ERHÖHUNG DER GURT- VERWENDUNGSQUOTE BEI PKW-INSASSEN AUF 100% | 57 |
| 6 | EINFLUSSFAKTOREN AUF DIE GURT- VERWENDUNG BEI PKW-INSASSEN | 58 |
| 6.1 | POSITIVE EINFLUSSFAKTOREN AUF DIE GURTVERWENDUNG | 59 |
| 6.2 | NEGATIVE EINFLUSSFAKTOREN AUF DIE GURTVERWENDUNG | 63 |
| 6.3 | GRÜNDE FÜR EINE HÄUFIGERE GURTVERWENDUNG | 67 |
| 6.4 | BEURTEILUNG DER WIRKSAMKEIT VON MASSNAHMEN | 68 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 7 | MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER GURTVERWENDUNG | 70 |
| 7.1 | BEWUSSTSEINSBILDUNG | 71 |
| 7.2 | KONTROLLEN UND SANKTIONEN | 71 |
| 7.3 | TECHNISCHE MASSNAHMEN | 74 |
| 8 | VERZEICHNISSE | 76 |
| 8.1 | ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS | 76 |
| 8.2 | ABBILDUNGSVERZEICHNIS | 77 |
| 8.3 | TABELLENVERZEICHNIS | 81 |
| 8.4 | LITERATURVERZEICHNIS | 82 |
| 9 | FRAGEBÖGEN | 84 |
| 9.1 | BEFRAGUNG DER TEILNEHMER DER PKW-MEHRPHASENAUSBILDUNG 2019 | 84 |
| 9.2 | ÖSTERREICHWEITE BEFRAGUNG 2013 | 87 |
| 10 | IMPRESSUM | 90 |

ZUSAMMENFASSUNG

Gemäß der österreichischen Rechtslage ist jeder Insasse eines Kfz verpflichtet, den Sicherheitsgurt anzulegen, wenn ein Sitzplatz damit ausgerüstet ist (§ 106 Abs. 2 KFG¹). Die Organstrafverfügung bei Nichteinhaltung dieser Verpflichtung ist mit dem Betrag von 35 Euro festgelegt, der Strafraumen bei Nichtzahlung oder bei automatischer Überwachung ist mit 72 Euro begrenzt. Diese Strafhöhen liegen im internationalen Vergleich auf einem sehr niedrigen Niveau.

KFV-Erhebungen der Gurthanlegequoten von Pkw-Insassen in Österreich haben im Jahr 2020 gezeigt, dass 97% der beobachteten Personen gesichert unterwegs sind.

Dennoch zeigt die aktuelle Unfallstatistik ein bisher vielfach unterschätztes Gefahrenpotenzial. Denn gerade die 3% der ungesicherten Pkw-Insassen sind einem besonders hohen Risiko ausgesetzt. Das Risiko für einen bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden verunglückten Pkw-Insassen, getötet zu werden, ist ohne Gurt 10-mal höher als mit Gurt. Das Risiko für einen bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden verunglückten Pkw-Insassen, getötet oder schwer verletzt zu werden, ist ohne Gurt 3-mal höher als mit Gurt.

Eine umfassende Unfallanalyse des KFV hat ergeben, dass in den Untersuchungsjahren 2015 bis 2019 in Österreich 306 nicht angegurtete Pkw-Insassen bei einem Verkehrsunfall getötet und 1.289 nicht angegurtete Pkw-Insassen schwer verletzt wurden. Durchschnittlich sind dies 61 getötete und 258 schwer verletzte Pkw-Insassen ohne Gurt pro Jahr. Anders ausgedrückt: Rund jeder dritte getötete und jeder neunte schwer verletzte Pkw-Insasse hat keinen Sicherheitsgurt verwendet! Im Jahr 2020 hat fast jeder vierte getötete Pkw-Insasse keinen Gurt verwendet (24%).

Die KFV-Unfallanalyse zeigt, dass die Gruppe der getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen ohne Gurt überwiegend männlich ist und einen hohen Anteil der Altersgruppe 20 bis 29 Jahre (jüngere Erwachsene) aufweist. Sie hat einen hohen Anteil als Hauptunfallverursacher und an alkoholisierten Lenkern.

Die Unfälle mit Pkw-Gurtverweigerern, die beim Unfall getötet oder schwer verletzt wurden, weisen folgende Charakteristika auf: hoher Anteil am Wochenende, hoher Anteil in den Abend- und Nachtstunden, hoher Anteil bei Dunkelheit/Dämmerung/künstlicher Beleuchtung, hoher Anteil im Freiland, hoher Anteil auf Landesstraßen L&B und hoher Anteil an Alleinunfällen. Die Hauptunfallursachen sind nicht angepasste Geschwindigkeit, Unachtsamkeit/Ablenkung und Alkohol/Drogen.

Ein Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit muss eine weitere Anhebung der Gurthanlegequote auf Österreichs Straßen sein, da der Sicherheitsgurt ein sehr hohes Potenzial zur Reduktion der getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen aufweist. Berechnungen des KFV zeigen für die Annahme einer 100%-Gurthanlegequote ein Einsparungspotenzial von jährlich etwa 55 getöteten und 195 schwer verletzten Pkw-Insassen und daraus folgend eine Einsparung von 265 Millionen Euro an volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten.

¹ Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl 267/1967 idF BGBl I 37/2020

Die Erhöhung der Gurtnutzequote kann durch einen Maßnahmenmix erreicht werden, der einerseits die Bewusstseinsbildung der Verkehrsteilnehmer für die Bedeutung des Angurtens umfasst und andererseits die Einhaltung der Gurtverwendung konsequent überprüft bzw. das Nichtangurten adäquat sanktioniert. Maßnahmen dafür sind z.B. eine Erhöhung der Strafe für die Ignoranz der Anschnallpflicht, die Aufnahme des Nichtangurtens in das Vormerksystem, die Beseitigung des Kontrollhindernisses „Anhalteverpflichtung“ und verstärkte Kontrollen der Gurtverwendung.

SUMMARY

Under Austrian law, every occupant of a motor vehicle is obliged to wear a seat belt if the seat they are using is fitted with one (§ 106 (2) KFG²). The penalty for failure to comply with this obligation is a fine of 35 euros; the maximum penalty for refusal to pay this fine or for fines issued for violations detected by automatic traffic enforcement devices is 72 euros. These penalties are very low in comparison to other countries.

KFV's monitoring of seat belt wearing rates in Austria shows that 97 % of the car occupants observed in 2020 were wearing a seat belt.

Nevertheless, the current accident statistics also indicate a danger that has so far often been underestimated: it is precisely those 3 % of car occupants who do not wear a seat belt who are exposed to a particularly high risk. The risk of being killed in an injury road accident is ten times higher for unbelted car occupants than it is for those who are wearing a seat belt. The risk of being killed or seriously injured in an injury road accident is three times higher for car occupants who are not wearing a seat belt than it is for those who are.

A comprehensive analysis of the road accident statistics for the years 2015 to 2019 carried out by the Austrian Road Safety Board (KFV) shows that 306 unbelted car occupants were killed and 1,289 unbelted car occupants were seriously injured in road accidents in Austria during this period. On average, this corresponds to 61 fatalities and 258 seriously injured car occupants per year. In other words, around one in every three fatally injured and one in every nine seriously injured car occupants was not wearing a seat belt! In 2020, almost one in every four fatally injured car occupants was not wearing a seat belt (24 %).

KFV's analysis shows that fatally or seriously injured unbelted car occupants are predominantly male and that a large proportion of them are in the 20-29-year-old age group (young adults). They are frequently the main perpetrators of the accident and are driving under the influence of alcohol.

Road accidents with fatally or seriously injured unbelted car occupants exhibit the following characteristics: a large proportion of them occur at weekends, in the evenings/at night, in darkness/at dusk/in artificial light, on open country roads, on state roads (Landesstraßen L&B) and as single-vehicle accidents. The main accident causes are inappropriate driving speed, lack of attention/distraction and drink/drug driving.

A goal of road safety work must therefore be to further raise the seat belt wearing rate in Austria, since seat belts have a high potential to reduce the numbers of fatally or seriously injured car occupants. KFV estimates indicate that if 100 % of car occupants were to wear seat belts, this would potentially result in around 55 fewer road accident fatalities and 195 fewer seriously injured car occupants each year and, thus, in a saving to the economy of 265 million euros in consequential accident costs.

² Austrian Motor Vehicles Act 1967 [Kraftfahrzeuggesetz 1967; KFG], Federal Law Gazette [BGBl] 267/1967 as amended in BGBl I 37/2020

The seat belt wearing rate could be raised using a mix of measures which serve both to raise awareness among road users of the importance of wearing a seat belt and to systematically monitor adherence to the seat belt wearing rule and adequately penalise those who do not comply. Such measures could include, for example, raising the penalty for ignoring the seat belt wearing rule, adding failure to wear a seat belt to the list of demerit points violations, removing the “obligation to stop” as a barrier to enforcement and increasing activities to monitor adherence to the obligation to wear a seat belt.

KURZFASSUNG

Gemäß der österreichischen Rechtslage ist jeder Insasse eines Kfz verpflichtet, den Sicherheitsgurt anzulegen, wenn ein Sitzplatz damit ausgerüstet ist (§ 106 Abs. 2 KFG). Die Organstrafverfügung bei Nichteinhaltung dieser Verpflichtung ist mit dem Betrag von 35 Euro festgelegt, der Strafraum bei Nichtbezahlung der Organstrafverfügung oder bei automatischer Überwachung ist mit 72 Euro begrenzt. Diese Strafhöhen liegen im internationalen Vergleich auf einem sehr niedrigen Niveau.

Das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) erhebt in Österreich die Gurtanlegequoten von Pkw-Lenkern, Pkw-Beifahrern und Pkw-Mitfahrern am Rücksitz seit dem Jahr 1999. Die Erhebungen³ haben im Jahr 2020 gezeigt, dass 97% der Pkw-Insassen (alle Altersklassen, alle Sitzpositionen) gesichert unterwegs sind. Bei den Lenkern beträgt die Sicherungsquote 97%, bei den erwachsenen Beifahrern 98% und bei den erwachsenen Mitfahrern auf den Rücksitzen 92%. Bei Kindern bis zum Alter von 14 Jahren liegt die Sicherungsquote bei 98%.

In den letzten Jahren kam es zu einem beträchtlichen Anstieg der Gurtanlegequote, der eine vermeintlich hohe Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr vermuten lässt. Dennoch zeigt die aktuelle Unfallstatistik ein bisher vielfach unterschätztes Gefahrenpotenzial. Denn gerade jene 3% der ungesicherten Pkw-Insassen („Gurtverweigerer“) sind einem besonders hohen Risiko ausgesetzt, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden. Das Risiko für einen bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden verunglückten Pkw-Insassen, getötet zu werden, ist ohne Gurt 10-mal höher als mit Gurt. Das Risiko für einen bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden verunglückten Pkw-Insassen, getötet oder schwer verletzt zu werden, ist ohne Gurt 3-mal höher als mit Gurt.

Die Zahlen der Unfallstatistik bestätigen diese hohe Gefährdung der ungesicherten Verkehrsteilnehmer. In den Untersuchungsjahren 2015 bis 2019 wurden in Österreich 306 Pkw-Insassen, die nicht angegurtet waren, bei einem Verkehrsunfall getötet; das sind durchschnittlich rund 61 Personen pro Jahr. Im selben Zeitraum wurden zudem 1.289 nicht angeschnallte Pkw-Insassen bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt; das sind durchschnittlich 258 Personen pro Jahr. Anders ausgedrückt: Rund jeder dritte getötete und jeder neunte schwer verletzte Pkw-Insasse hat keinen Sicherheitsgurt verwendet! Im Jahr 2020 hat fast jeder vierte getötete Pkw-Insasse keinen Gurt verwendet (24%).

Die KFV-Unfallanalyse der Jahre 2015 bis 2019 zeigt besondere Auffälligkeiten für getötete und schwer verletzte Pkw-Insassen, die zum Zeitpunkt des Unfalls ohne Gurt unterwegs waren. „Gurtverweigerer“ sind/haben laut Statistik:

- überwiegend männlich
- einen hohen Anteil der Altersgruppe 20 bis 29 Jahre (jüngere Erwachsene)
- überwiegend Hauptunfallverursacher
- einen hohen Anteil an alkoholisierten Lenkern

³ Insgesamt wurden die KFV-Erhebungen österreichweit an mehr als 110 verschiedenen Stellen im Straßenraum durchgeführt, dabei wurden mehr als 53.000 Personen dahingehend beobachtet, ob sie angegurtet waren oder nicht.

Ungesicherte getötete und schwer verletzte Pkw-Insassen verunglücken am häufigsten:

- an Wochenenden (Samstag und Sonntag)
- in den Abend- und Nachtstunden (zwischen 19:00 Uhr und 6:00 Uhr)
- bei Dunkelheit/Dämmerung und künstlicher Beleuchtung
- bei Alleinunfällen
- aufgrund von nichtangepasster Geschwindigkeit und Unachtsamkeit/Ablenkung

Hauptgründe für das Nichtangurten sind laut Befragungen und Diskussionen in Fokusgruppen die Kürze der Strecke, das schlichte Vergessen auf den Griff zum Gurt und die Mitfahrt als Beifahrer/Mitfahrer auf dem Rücksitz (Gurt wird nicht als notwendig empfunden). Nach wie vor gibt es auch Personen, die den Gurt kategorisch ablehnen und sich „aus Prinzip“ nicht anschnallen.

Positive Einflussfaktoren auf die Gurtverwendung sind äußere Umstände wie z.B. schlechtes Wetter und schlechte Sicht sowie ein hohes Verkehrsaufkommen. Die Mitnahme von Kindern beeinflusst das Anschnallverhalten ebenfalls positiv: Die Erwachsenen möchten einerseits Kindern ein gutes Vorbild sein, andererseits erinnern Kinder die Erwachsenen auch meist daran, den Gurt zu verwenden. Zudem erhöhen längere Fahrten, höhere Fahrgeschwindigkeiten (insbes. auf Autobahnen und Schnellstraßen), Polizeikontrollen und Strafen sowie Maßnahmen der Verkehrserziehung die Gurtverwendung.

Die Erhöhung der Gurtanlagequote in Kfz kann einen großen Beitrag zur Reduktion der Getöteten- und Schwerverletztenzahlen auf Österreichs Straßen leisten, wie die eingangs erwähnten Unfallzahlen zeigen. Das Ziel muss sein, die Gurtanlagequote auf 100% zu erhöhen und die Gurtmoral vor allem auch auf Kurzstrecken zu verbessern. Berechnungen des KfV zeigen für die Annahme einer 100%-Gurtanlagequote ein Einsparungspotenzial von jährlich etwa 55 getöteten und 195 schwer verletzten Pkw-Insassen und daraus folgend eine Einsparung von mehr als 265 Millionen Euro an volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten.

Zur weiteren Erhöhung der Gurtanlagequote bei Pkw-Insassen ist ein Maßnahmenmix zielführend, der einerseits die Bewusstseinsbildung der Verkehrsteilnehmer für die Bedeutung des Angurtens in den Vordergrund stellt und andererseits die Einhaltung der Gurtverwendung konsequent überprüft bzw. das Nichtangurten adäquat sanktioniert. Maßnahmen dafür sind z.B. eine Erhöhung der Strafe für die Ignoranz der gesetzlichen Gurtpflicht, die Aufnahme des Nichtangurtens in das Vormerksystem, die Beseitigung des Kontrollhindernisses „Anhalteverpflichtung“ und verstärkte Kontrollen der Gurtverwendung.

EXECUTIVE SUMMARY

Under Austrian law, every occupant of a motor vehicle is obliged to wear a seat belt if the seat they are using is fitted with one (§ 106 (2) KFG). The fine for failure to comply with this obligation is set at 35 euros; the maximum penalty for refusal to pay this fine or for fines issued for violations detected by automatic traffic enforcement devices is 72 euros. These penalties are very low in comparison to other countries.

The Austrian Road Safety Board (KFV) has been monitoring the seat belt wearing rates for drivers, front seat passengers and back seat passengers in cars since 1999. The figures ⁴ for 2020 show that 97 % of car occupants (all age groups, all seats) wear a seat belt. The seat belt wearing rates lie at 97 % for drivers, 98 % for front seat adult passengers and 92 % for back seat adult passengers. The seat belt wearing rate for children up to the age of 14 years lies at 98 %.

The seat belt wearing rate in Austria has risen considerably in recent years, a fact that might lead to the assumption that these particular road users are very safe. Yet the current accident statistics also reveal a potential danger that has so far been frequently underestimated: precisely those 3% of car occupants who do not wear a seat belt face a particularly high risk of being fatally or seriously injured in a road accident. The risk of being killed in an injury road accident is ten times higher for unbelted car occupants than it is for those who are wearing a seat belt. The risk of being killed or seriously injured in an injury road accident is three times higher for car occupants who are not wearing a seat belt than it is for those who are.

The accident statistics confirm the high risk for unbelted car occupants. In the period from 2015 to 2019, 306 unbelted car occupants were killed in road accidents in Austria, which corresponds on average to 61 fatalities per year. In the same period, 1,289 unbelted car occupants were seriously injured in road accidents, an average of 258 people per year. In other words, around one in every three fatally injured and one in every nine seriously injured car occupants was not wearing a seat belt! In 2020, almost one in every four fatally injured vehicle occupants was not wearing a seat belt (24 %).

KFV's analysis of the accident statistics for the period from 2015 to 2019 reveals a number of distinctive characteristics of fatally and seriously injured car occupants who were not wearing a seat belt at the time of the accident. According to the statistics, people who do not wear a seat belt are:

- predominantly male
- to a large extent in the 20-29-year-old age group (young adults)
- predominantly the main perpetrators of the accident
- to a large extent driving under the influence of alcohol.

⁴ The figures were obtained from observations at over 110 different sites across the whole of Austria in which more than 53,000 people were observed to determine whether or not they were wearing a seat belt.

Unbelted car occupants are fatally or seriously injured most frequently:

- at weekends (Saturdays and Sundays)
- in the evenings/at night (between 7 pm and 6 am)
- in darkness/at dusk/in artificial light
- in single vehicle accidents
- due to inappropriate driving speed and lack of attention/distraction

According to the information obtained from surveys and focus group discussions, the main reasons for not wearing a seat belt are the short length of a journey, simply forgetting to do so and being a (front or back seat) passenger (where a seat belt is not considered necessary). There are also still some people who categorically reject seat belts and do not wear one “as a matter of principle”.

Factors that have a positive influence on the use of seat belts include external conditions like bad weather, poor visibility and high volumes of traffic. Having children in the vehicle also has a positive impact on the tendency to wear a seat belt: the adults want to be good role models for the children, while the children often remind the adults to wear seat belts. Longer journeys, higher driving speeds (especially on motorways and expressways), police checks, fines and road safety education measures all also increase the use of seat belts.

As the accident statistics show, increasing the seat belt wearing rate in cars can make a major contribution to reducing the numbers of fatalities and serious injuries on Austria’s roads. The ultimate goal must be to raise the seat belt wearing rate to 100 % and improve belt-wearing ethics above all also on short trips. KfV estimates indicate that if 100 % of car occupants were to wear seat belts, this would potentially result in around 55 fewer road accident fatalities and 195 fewer seriously injured car occupants each year and, thus, in a saving to the economy of 265 million euros in consequential accident costs.

The seat belt wearing rate could be raised using a mix of measures, which serve both to raise awareness among road users of the importance of wearing a seat belt and to systematically monitor adherence to the seat belt wearing rule and adequately penalise those who do not comply. Such measures could include, for example, raising the penalty for ignoring the seat belt wearing rule, adding failure to wear a seat belt to the list of demerit points violations, removing the “obligation to stop” as a barrier to enforcement and increasing activities to monitor adherence to the obligation to wear a seat belt.

1 EINLEITUNG

Im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 wurde das Ziel festgelegt, die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Personen bis 2020 um die Hälfte und die Anzahl der Schwerverletzten um 40% zu reduzieren. Das entspricht einem Zielwert von 311 getöteten Verkehrsteilnehmern und 5.354 schwer verletzten Verkehrsteilnehmern im Jahr 2020. Es ist davon auszugehen, dass diese Ziele nicht erreicht werden, denn im Jahr 2019 wurden auf Österreichs Straßen noch immer 416 Personen getötet und 7.384 Personen schwer verletzt. Laut vorläufigen Zahlen (Stand Jänner 2021) wurden im Jahr 2020 insgesamt 338 Personen bei Straßenverkehrsunfällen getötet.

Es ist daher für eine effiziente und zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit besonders wichtig, sich damit zu beschäftigen, wo innerhalb dieser verunglückten Verkehrsteilnehmergruppen ein hohes Reduktionspotenzial gegeben ist. Dabei hat die Analyse der Unfallzahlen der letzten fünf Jahre (2015-2019) gezeigt, dass dem Thema „Sicherheitsgurt“ ein hoher Stellenwert in der Verkehrssicherheitsarbeit zukommen sollte. Ein allgemeiner Überblick über das Unfallgeschehen der Kfz-Gurtverweigerer in Österreich, getrennt nach Pkw, Lkw <3,5 t, Lkw >3,5 t und Bus, wird im Kapitel 3 dieser Publikation gegeben. Die nachfolgenden Kapitel (4-7) beziehen sich ausschließlich auf das Thema Pkw-Gurtverweigerer.

Ziel dieser Publikation ist es, das Thema Gurtverweigerer im Allgemeinen und Pkw-Gurtverweigerer im Besonderen aus verschiedenen Blickwinkeln bezogen auf den österreichischen Straßenverkehr zu betrachten, entsprechende Hintergrundinformationen darzustellen und geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtanlagequote aufzuzeigen.

1.1 BEGRIFFSDEFINITION

GURTVERWEIGERER

Gurtverweigerer sind jene Personen, die während der Fahrt in einem Kfz nie oder nicht immer einen Sicherheitsgurt verwenden.

GURTVERWENDUNGSQUOTE

Die Gurtverwendungsquote gibt jenen Anteil an Personen an, die einen Sicherheitsgurt oder eine Kindersicherungseinrichtung verwenden. Der Anteil bezieht sich auf die Summe der beobachteten oder befragten Personen.

1.2 FORSCHUNGSFRAGEN

Das KFV hat sich in dieser Studie mit folgenden Fragestellungen hinsichtlich der Gurtverwendung befasst:

1. Wie hoch ist der Anteil der nicht angegurteten Kfz-Insassen an den getöteten und schwer verletzten Kfz-Insassen im Allgemeinen und an den Pkw-Insassen im Speziellen?
2. Welche Auffälligkeiten sind im Unfallgeschehen von Gurtverweigerern zu erkennen? Welche Charakteristika weist die Gruppe der Gurtverweigerer auf?
3. Welche positiven Einflussfaktoren auf das Anschnallverhalten gibt es?
4. Welche negativen Einflussfaktoren auf das Anschnallverhalten gibt es?
5. Welche Einstellungen zum Sicherheitsgurt haben junge Pkw-Insassen?
6. Welche Maßnahmen können dazu beitragen, das Anschnallverhalten der Gurtverweigerer positiv zu beeinflussen?

2 RECHTSSITUATION

2.1 ÜBERBLICK

| | |
|---------------------------------|---|
| Zentrale Norm | § 106 KFG |
| Für wen gilt die Gurtpflicht? | Für den Lenker und alle beförderten Personen |
| Wer ist verantwortlich? | Lenker für sich und für Mitfahrer bis zum 14. Lebensjahr; ansonsten jede beförderte Person für sich selbst |
| Voraussetzung | Ausstattung des Sitzplatzes mit Gurt |
| Ausnahmen von der Verpflichtung | Z.B. beim Einparken, Taxilenker (ausg. Schülertransporte), schwere körperliche Beeinträchtigung, Einsatzfahrzeuge, Kraftfahrlinienverkehr < 100 km |
| Verwaltungsstrafe | Organstrafverfügung 35 Euro bzw. Strafrahen bis 72 Euro (§ 134 Abs. 3d KFG) |
| Voraussetzung für Strafbarkeit | Anhaltung oder vorliegendes Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung |
| Zivilrechtliche Sanktion | Obliegenheitsverletzung, Kürzung des Schmerzensgeldanspruchs |
| Entwicklung | Einführung 1976 auf bestimmten Sitzen zunächst ohne verwaltungsrechtliche Strafsanktion – nur zivilrechtlich Minderung des Schmerzensgeldanspruchs; seit 1.7.1984 mit Strafsanktion |

TABELLE 1: Überblick Gurtpflicht in Kraftfahrzeugen

2.2 AUSTRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG UND GURTANLEGEPLICHT

Rechtlich ist zwischen der Pflicht zur Ausrüstung eines Kfz mit Gurten und der Pflicht zur Verwendung der vorhandenen Gurte zu unterscheiden.

2.2.1 GURTANLEGEPLICHT

Die Verpflichtung zur Verwendung eines Sicherheitsgurts ergibt sich aus § 106 Abs 2 KFG. Lenker und beförderte Personen (= Beifahrer und alle, die sich auf der Rückbank befinden) sind zum bestimmungsgemäßen Gebrauch des Gurts verpflichtet. Voraussetzung für die Gurtanlegepflicht ist, dass der Sitzplatz mit einem Gurt ausgestattet ist.⁵ Für die Einhaltung dieser Verpflichtung ist jede Person ab 14 Jahren selbst verantwortlich; den Lenker trifft keine rechtliche Verantwortung, wenn sich die Mitfahrenden nicht anschnallen.

Von der Gurtanlegepflicht existieren einige Ausnahmen (§ 106 Abs 3 KFG). So gilt die Gurtanlegepflicht beispielsweise nicht bei ganz geringer Gefahr, wie etwa beim Einparken oder langsamen Rückwärtsfahren oder bei Unmöglichkeit, den Sicherheitsgurt bestimmungsgemäß zu gebrauchen (z.B. aufgrund schwerer körperlicher Beeinträchtigung⁶).

5 Sind die Sitzplätze nur teilweise (am Beifahrersitz) mit einem Gurt ausgestattet, hat der Mitfahrer den gesicherten Platz zu wählen und sich nicht auf die Rückbank (ohne funktionierende Sicherheitsgurte) zu setzen (2 Ob 119/99k = ZVR 1999/96).

6 Einer schwangeren Frau im dritten Schwangerschaftsmonat ist jedenfalls das Anlegen eines Sicherheitsgurtes zuzumuten, nicht hingegen einer Frau, die vor sieben Monaten an der Brust operiert wurde und noch druckempfindlich ist (OLG Wien 16 R 140/99x = ZVR 2001/9).

2.2.2 AUSTRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG

Nach § 4 Abs. 5 KFG müssen alle Pkw (Klasse M1), Omnibusse (Klassen M2 und M3) und Lastkraftwagen (Klassen N1, N2 und N3) auf jedem Sitzplatz mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein. Auch dreirädrige Kfz der Klassen L2e (sofern sie über einen Aufbau verfügen) und L5e sowie vierrädrige Leicht-Kfz (Klasse L6e) und schwere vierrädrige Kfz (Klasse L7e) müssen über Sicherheitsgurte verfügen. Von der Ausrüstungsverpflichtung gibt es einige Ausnahmen, u.a. Omnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für stehende Fahrgäste konstruiert sind.

2.2.3 HISTORISCHE ENTWICKLUNG⁷

Ausrüstungsverpflichtungen waren bereits in der Stammfassung des KFG 1967 für Personen- und Kombinationskraftwagen enthalten, allerdings mit Einschränkungen, sodass die Ausrüstung nicht für alle Sitze galt. Seit 1984 sind in Personen- und Kombinationskraftwagen sowie in Lkw bis 3,5 Tonnen alle Sitze mit Sicherheitsgurten auszurüsten. 1997 wurde die Ausrüstungsverpflichtung für Omnibusse über 3,5 Tonnen und 1999 für Omnibusse bis 3,5 Tonnen auf allen Sitzen eingeführt. Für Lkw über 3,5 t und bis 12 t wurde die Ausrüstungsverpflichtung für alle Sitze schließlich 2002 eingeführt, ebenso für Microcars. Seit 2006 müssen auch Kfz der Klasse N3 (Lkw über 12 t) mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein.

Die Gurtanlegepflicht wurde am 15. Juli 1976 mit der 3. KFG-Novelle eingeführt. Die Pflicht zum Anlegen des Sicherheitsgurts bestand vorerst nur hinsichtlich jener Sitze, die aufgrund gesetzlicher Verpflichtung mit Sicherheitsgurten ausgerüstet waren. Eine Ausdehnung der Verwendungspflicht auf freiwillig eingebaute Sicherheitsgurte trat mit 28. Juli 1990 (13. KFG-Novelle) in Kraft.

2.3 RECHTSFOLGEN

2.3.1 VERWALTUNGSSTRAFEN

Die verwaltungsstrafrechtliche Sanktionsnorm hinsichtlich der Gurtpflicht findet sich in § 134 Abs. 3d KFG. Die Organstrafverfügung ist gesetzlich mit einem Betrag von 35 Euro festgelegt. Wird die Zahlung der Strafe verweigert oder die Übertretung mittels automatischer Überwachung festgestellt, ist die behördliche Strafe mit 72 Euro begrenzt.

Für die Strafbarkeit gilt – wie auch bei Verstößen gegen die Helmpflicht oder gegen die Bestimmungen über das Verwenden von Mobiltelefonen –, dass eine der folgenden Voraussetzungen vorliegen muss:

- **Anhaltung:** Wird die Verwaltungsübertretung bei einer Anhaltung festgestellt, wird zwingend eine Organstrafverfügung verhängt, lediglich bei Verweigerung der Bezahlung wird Anzeige an die Behörde erstattet. Wird die Verwaltungsübertretung zwar wahrgenommen, eine Anhaltung unterbleibt jedoch, so führt dies dazu, dass überhaupt kein strafbares Verhalten vorliegt.

⁷ Vgl. Kaltenegger, Armin; Koller, Thomas: Die Entwicklung der Gurtanlegepflicht, ZVR 1999, 425: Siehe insbes. die Tabellen mit chronologischer Übersicht.

- **Vorliegen von Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung:** Seit 2017⁸ können Verstöße gegen die Gurtpflicht auch geahndet werden, wenn sie im Zuge von automatischer Überwachung festgestellt werden.

Diese Voraussetzungen für die Strafbarkeit stellen Abweichungen vom normalen Verwaltungsstrafverfahren dar, die vorwiegend auf die Debatte rund um die Einführung der Gurtpflicht in den 1970ern zurückzuführen sind. Sie schaden allerdings der Verkehrssicherheit und sind sachlich nicht gerechtfertigt.

Die geringe Zahl der entdeckten Regelverstöße und die komplizierten Ahndungsmodalitäten führen dazu, dass die subjektive Wahrnehmung der Wahrscheinlichkeit, bestraft zu werden, gering ist. Eine Abschaffung des Kontrollhindernisses der Anhaltung würde die Wahrnehmung der Sanktionswahrscheinlichkeit verändern und damit zu einer höheren Regelbefolgung führen.

Die Sonderregelungen des § 134 Abs. 3c sind aber nicht nur sachlich nicht begründbar, sondern auch verfassungswidrig.⁹ Durch diese Regelungen wird nämlich eine unsachliche Unterscheidung getroffen zwischen Lenkern, die angehalten werden, und solchen, die nicht angehalten werden (können). Diese Ungleichbehandlung steht im Widerspruch zum verfassungsrechtlichen Gleichheitsgrundsatz, weil sie nicht durch sachliche Argumente gerechtfertigt werden kann. Weder wäre ein – hier auch gar nicht vorliegender – verminderter Schuldgehalt ein schlüssiger Grund, noch kann die Regelung durch positive erzieherische Effekte der Anhaltung gerechtfertigt werden. Diese Effekte könnten nämlich auch bei sämtlichen anderen Delikten als Begründung herangezogen werden. Die Wirkung verkehrt sich sogar ins Gegenteil, weil sie nur beim Angehaltenen eintreten kann; alle anderen bleiben straffrei. Auch die Vermeidung von Beweisschwierigkeiten als Begründung ist unsachlich, weil die Strafbarkeit eines Verhaltens nicht von der Art des Beweismittels abhängen darf. Das Anhaltungserfordernis führt überdies zu paradoxen Situationen: Eine Lenkerin konnte etwa nicht bestraft werden, weil sie schon selbst angehalten hatte, bevor aufgrund der Verkehrslage eine polizeiliche Anhaltung möglich war (UVS Stmk 20.11.2012, 30.13-116/2012). Mit der 34. KFG-Novelle wurde zwar die automatische Überwachung von Verstößen gegen die Gurtpflicht ermöglicht, die Ungleichbehandlung jedoch nicht beseitigt. Überdies ist es für die Behörde schwierig, andere Personen als den Lenker aufgrund von automatischer Überwachung zu strafen, weil hinsichtlich der Mitfahrer keine Lenkererhebung nach § 103 Abs. 2 zulässig ist.¹⁰ Die angeführten Gründe zeigen, dass eine weitere Beibehaltung des Kontrollhindernisses nicht zu rechtfertigen ist. Die Sonderregelung des § 134 Abs. 3c KFG sollte ersatzlos gestrichen werden, sodass die Sanktionierung von Verstößen gegen die Gurtpflicht nach den normalen Regelungen des VStG¹¹ erfolgen kann.

8 34. KFG-Novelle, BGBl I 2017/9

9 Pürstl, Gerhard: Gurten- und Helmpflicht im Visier, ZVR 2014/106

10 Siehe dazu im Detail Nedbal-Bures, Brigitte: Gurt, Helm und Telefon: Problematik der verwaltungsrechtlichen Strafbarkeit, ZVR 2019/4

11 Verwaltungsstrafgesetz 1991, BGBl. 52/1991 idF BGBl. I 58/2018

2.3.2 ZIVILRECHTLICHE FOLGEN

Ein Verstoß gegen die in § 106 KFG gesetzlich normierten Pflichten kann nicht nur zu verwaltungsrechtlichen Sanktionen führen; aus zivilrechtlicher Sicht stellt ein Verstoß

- eine Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten dar (Obliegenheitsverletzung),
- die dem Schädiger den sog. Mitverschuldenseinwand (§ 1304 ABGB) im Prozess eröffnet.

Nach § 106 Abs. 2 KFG wird nur der Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten gekürzt, sonstige Ansprüche, wie etwa das Einkommen und die Heilung betreffende Forderungen sowie die Unterhaltsansprüche der Hinterbliebenen bleiben in vollem Umfang erhalten. Nach ständiger Rechtsprechung sieht der Gesetzgeber Verstöße gegen die Gurtanlegepflicht als leichten Verstoß mit geringem Schuldgehalt an.¹² Kein Mitverschulden besteht dann, wenn der Geschädigte beweisen kann, dass die Verletzung in dieser Schwere auch bei Gebrauch des Sicherheitsgurts eingetreten wäre.

2.3.3 HISTORISCHE ENTWICKLUNG¹³

Von 1976 bis 1984 wurde das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts überhaupt nur zivilrechtlich durch Minderung des Schmerzensgeldanspruchs¹⁴ aufgrund Mitverschuldens sanktioniert. Ab 1984 waren Verstöße gegen die Gurtpflicht auch verwaltungsrechtlich strafbar (Organstrafverfügung in der Höhe von ATS 100, entsprach ca. 7 Euro), ab 2002 betrug die Strafe 21 Euro, mit 31.12.2004 wurden die heutigen Strafsätze (35 Euro, bei Verweigerung bis zu 72 Euro) eingeführt.

Ein teilweises Abgehen von der Anhaltepflcht brachte 2017 die 34. KFG-Novelle¹⁵, wonach nunmehr auch bei Feststellung der Missachtung der Gurtpflicht mit Hilfe von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen Strafbarkeit gegeben ist. Begleitend regelte die 28. StVO-Novelle¹⁶ in § 98g StVO¹⁷, dass Bildmaterial aus Verkehrsüberwachung auch für die Verfolgung bestimmter Verwaltungsübertretungen verwendet werden darf, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Überwachungszweck stehen. Das bedeutet, dass etwa Fotos aus Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten auch als Grundlage für die Sanktionierung von Verstößen gegen die Gurtpflicht herangezogen werden können.

¹² Üblicherweise bewirkt der Mitverschuldenseinwand eine Reduktion des Schmerzensgeldanspruchs um ca. 25 %. Welche Intensität des Mitverschuldens anzunehmen ist, kann nur nach den Umständen des Einzelfalles beurteilt werden.

¹³ Vgl. Kaltenegger, Armin; Koller, Thomas: Die Entwicklung der Gurtanlegepflicht, ZVR 1999, 425: Siehe insbes. die Tabellen mit chronologischer Übersicht.

¹⁴ Die Einschränkung auf den Schmerzensgeldanspruch wurde als erforderlich erachtet, da weiterreichende Folgen, wie bspw. Minderung von Heilungskosten, Verdienstentfall oder Unterhaltsansprüche von Hinterbliebenen, als zu schwerwiegend angenommen wurden.

¹⁵ BGBl I 2017/9

¹⁶ BGBl I 2017/6

¹⁷ Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. 159/1960 idF BGBl I 24/2020

2.4 RECHTSSITUATION INTERNATIONAL

Um in Erfahrung zu bringen, welche Sanktionen für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts in anderen Ländern verhängt werden, wurden von August bis September 2019 Verkehrsexperten des jeweiligen Landes kontaktiert. Weitere Informationen wurden aus dem vom ÖAMTC veröffentlichten „Strafenkatalog Europa“¹⁸ ergänzt.

Die ortsübliche Strafe beim 1. Verstoß gegen die Gurtpflicht liegt in Europa zwischen 15 Euro (Litauen) und 200 Euro (Dänemark, Spanien). Häufig handelt es sich dabei entweder wie in Österreich um einen fixen Betrag oder es wird die Mindeststrafe verhängt. Die in Österreich vorgesehene Strafe von 35 Euro ist im europäischen Vergleich sehr niedrig; nur sechs Länder verhängen eine noch geringere Strafe (Bulgarien, Polen, Litauen, Lettland, Ungarn, Deutschland).

Passagieren droht in aller Regel die gleiche Strafe wie Lenkern, nur wenige Länder sehen hier andere Regeln vor. In Lettland und Polen etwa werden Passagiere nicht bestraft, Malta sieht eine geringere Strafe vor.

Mehrere Länder sehen zusätzlich zur Strafe weitere Sanktionen vor. So werden in vielen Ländern Strafpunkte im Punktführerscheinsystem eingetragen (Griechenland, Nordirland, Irland, Israel, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Polen, Spanien, Ungarn, Zypern). Pläne zur Einführung von Strafpunkten bestehen derzeit in Großbritannien. Vereinzelt ist auch ein Führerscheinentzug möglich, in der Regel aber nur bei Wiederholungstätern (Belgien, Italien, Litauen, Zypern). Griechenland wählt bei der Sanktionierung von Verstößen gegen die Gurtpflicht einen völlig anderen Weg: Dort ist keine Geldstrafe vorgesehen, stattdessen erfolgt eine Abnahme der Fahrzeugregistrierung und des Führerscheins für 60 Tage. In Großbritannien kann die Strafe durch freiwillige Absolvierung des bewusstseinsbildenden Kurses „Your Belt, Your Life“ getilgt werden. Die Kosten liegen mit rund 41 Euro deutlich unter der Strafe von rund 110 Euro.

Wird jemand, der keinen Sicherheitsgurt anlegt, bei einem Unfall verletzt, ist in den meisten Ländern, die dazu eine Angabe machten, eine Kürzung des Schadenersatzanspruchs möglich. Häufig wird dabei – wie auch in Österreich – ein Mitverschulden von 25 % angenommen, der Verletzte erhält also um 25 % weniger Schadenersatz.

Die folgende Tabelle 2 bietet einen internationalen Überblick über Strafen und sonstige Sanktionen bei Verstößen gegen die Gurtanlegepflicht.

¹⁸ Strafenkatalog Europa, www.oeamtc.at/1375_19+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa_low.pdf/18.201.714 (abgefragt am 29.10.2019)

| LAND | MINDEST-STRAFE LENKER IN EURO ¹⁹ | HÖCHSTSTRAFE LENKER IN EURO ¹⁹ | ORTSÜBLICHE STRAFE LENKER BEIM 1. VERSTOSS IN EURO ¹⁹ | SONSTIGE SANKTIONEN |
|----------------------------|---|---|--|--|
| Belgien | 116 | 2.000 (vor Gericht) | 116 | Führerscheinentzug möglich |
| Bulgarien ²⁰ | 15 | k. A. | k. A. | k. A. |
| Dänemark | 200 | 200 | 200 | Nein |
| Deutschland | k. A. | k. A. | 30 | Nein |
| Estland | 40 | 40 | 40 | Nein |
| Finnland | 70 | 70 | 70 | k. A. |
| Frankreich ²⁰ | 135 | k. A. | k. A. | k. A. |
| Griechenland ²¹ | Abnahme der Fahrzeugregistrierung und des Führerscheins für 60 Tage. Keine Geldstrafe | | | 5 Strafpunkte für den Lenker (auch bei Passagieren ohne Sicherheitsgurt) |
| Großbritannien | 110 | 550 | 110 | Freiwillige Teilnahme am Kurs „Your Belt, Your Life“ tilgt Strafe (Kosten: ca. £36). Pläne zur Einführung von Strafpunkten |
| Nordirland | 66 | 550 | 66 | 3 Strafpunkte für Lenker (auch für Passagiere unter 14); 2 Strafpunkte für Passagiere Freiwillige Teilnahme am Kurs „Your Belt, Your Life“ tilgt Strafe und Strafpunkte (Kosten: ca. £36) |
| Irland | 60 | 60 ²² | 60 | 2 Strafpunkte (4 im Gerichtsverfahren) |
| Israel | k. A. | 64 | 64 | 6 Strafpunkte für Lenker, 2 Strafpunkte für Passagiere |
| Italien | 83 | 333 | 83 | 5 Strafpunkte. Beim 2. Verstoß innerhalb von 2 Jahren Führerscheinentzug zwischen 15 Tagen und 2 Monaten |
| Kroatien ²⁰ | k. A. | k. A. | 65 | k. A. |
| Lettland ²³ | 30 | 30 | 30 | 1 Strafpunkt |

TABELLE 2: Internationaler Überblick über Strafen und sonstige Sanktionen bei Verstößen gegen die Gurtanlagepflicht

19 Beträge in anderen Währungen wurden in Euro umgerechnet und gerundet.

20 Quelle: ÖAMTC, Strafenkatalog Europa, www.oamtc.at/1375_19+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa_low.pdf/18.201.714 (abgefragt am 29.10.2019)

21 40 Euro Strafe für den Lenker, wenn Passagiere keinen Gurt anlegen

22 90 Euro, wenn nicht innerhalb von 28 Tagen bezahlt wird; Gerichtsverfahren mit Höchststrafe von 2000 Euro, wenn nicht innerhalb von 56 Tagen bezahlt wird

23 Keine Strafe für Passagiere (Lenker wird bestraft für Passagiere ohne Gurt)

| LAND | MINDEST-STRAFE LENKER IN EURO ¹⁹ | HÖCHSTSTRAFE LENKER IN EURO ¹⁹ | ORTSÜBLICHE STRAFE LENKER BEIM 1. VERSTOSS IN EURO ¹⁹ | SONSTIGE SANKTIONEN |
|------------------------|--|--|--|--|
| Litauen | 30 | 50 | 15 ²⁴ | Für Wiederholungstäter innerhalb eines Jahres: Führerscheinentzug für 1-2 Monate inkl. verpflichtendem Kursbesuch möglich |
| Luxemburg | 145 | 145 | 145 | 2 Strafpunkte (von 12) |
| Malta ²⁵ | k. A. | 46,59 | 46,59 | 3 Strafpunkte (von 12) |
| Niederlande | 140 | 140 | 140 | Nein |
| Norwegen ²⁰ | 175 | k. A. | k. A. | k. A. |
| Österreich | 35 | 72 | 35 | Nein |
| Polen ²⁶ | 23 | 23 | 23 | 4 Strafpunkte |
| Portugal | 120 | 600 | 120 | Nein |
| Rumänien ²⁰ | 60 | k. A. | k. A. | k. A. |
| Schweden | 140 | 140 | 140 | Nur bei wiederholten Verstößen |
| Schweiz | 55 | 55 | 55 | Nein |
| Serbien ²⁰ | k. A. | k. A. | 40 | k. A. |
| Slowakei | 50 | 50 | 50 | Nein |
| Slowenien | 120 | 120 | 120 | Nein |
| Spanien | 200 | 200 | 200 | 3 Strafpunkte (von 12) |
| Tschechien | 58 | 96 im Verwaltungsverfahren, 77 vor Ort | Abhängig von den jeweiligen Umständen | Nein |
| Ungarn | Ortsgebiet: 30 Freiland: 45 Autobahn: 60 | Ortsgebiet: 30 Freiland: 45 Autobahn: 60 | Ortsgebiet: 30 Freiland: 45 Autobahn: 60 | Ortsgebiet und Freiland: 3 Strafpunkte Autobahn: 5 Strafpunkte |
| Zypern | 85 | 854 (vor Gericht) | 85 | Ortsgebiet: 1 Strafpunkt (vor Gericht: 1-2) Außerhalb des Ortsgebiets: 2 Strafpunkte (vor Gericht: 2-4) Vor Gericht auch Freiheitsstrafe von bis zu 3 Monaten und Führerscheinentzug möglich |

TABELLE 2: Internationaler Überblick über Strafen und sonstige Sanktionen bei Verstößen gegen die Gurtanlegepflicht

24 Hälfte der Mindeststrafe, wenn innerhalb von 15 Tagen bezahlt wird

25 Bei Passagieren ohne Gurt gilt Folgendes: < 16 Jahre: 46,59 tatsächliche Strafe für Lenker; > 16 Jahre: 46,59 Strafe für Lenker, 23,29 für Passagiere am Rücksitz, 46,59 für Passagiere am Vordersitz

26 Keine Strafe für Passagiere, ca. 23 Euro (100 PLN) fixe Strafe für den Lenker, der Passagiere ohne Gurt befördert.

3 UNFALLGESCHEHEN DER KFZ-GURT-VERWEIGERER IN ÖSTERREICH

Kapitel 3 bezieht sich auf die verunglückten Kfz-Insassen in Pkw, Lkw < 3,5 t, Lkw > 3,5 t und Bussen und gibt einen allgemeinen Überblick über die Problematik des Nichtangurtens in den einzelnen Kfz.

Die Datengrundlage für das Kapitel Unfallgeschehen bildet die Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, die vom Kuratorium für Verkehrssicherheit ausgewertet, aufbereitet und analysiert wurde. Bei allen Auswertungen wird ein Vergleich der Unfalldaten von ungesicherten und gesicherten Kfz-Insassen durchgeführt. Es werden nur jene Personen analysiert, für die in der Verkehrsunfallstatistik die Kategorie „Gurt“ ausgewählt wurde. Kleinere Kinder, für die in der Verkehrsunfallstatistik die Kategorie „Kindersicherung“ ausgewählt wurde, werden in der gegenständlichen Studie nicht berücksichtigt, da in dieser Studie ausschließlich das Angurtverhalten jener Kfz-Insassen analysiert werden soll, die die Gurtverwendung selbst beeinflussen und dementsprechend mit Maßnahmen erreicht werden können.

3.1 STELLENWERT DER VERUNGLÜCKTEN OHNE GURT IN DER VERKEHRSUNFALLSTATISTIK

Kapitel 3.1 gibt einen Überblick über die ungesicherten und gesicherten getöteten, schwer und leicht verletzten Kfz-Insassen nach Verkehrsart. Es zeigt insbesondere einen hohen absoluten Anteil an getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen ohne Sicherheitsgurt, weshalb die weiteren Analysen ab Kapitel 5 ausschließlich für die Verkehrsart Pkw durchgeführt wurden.

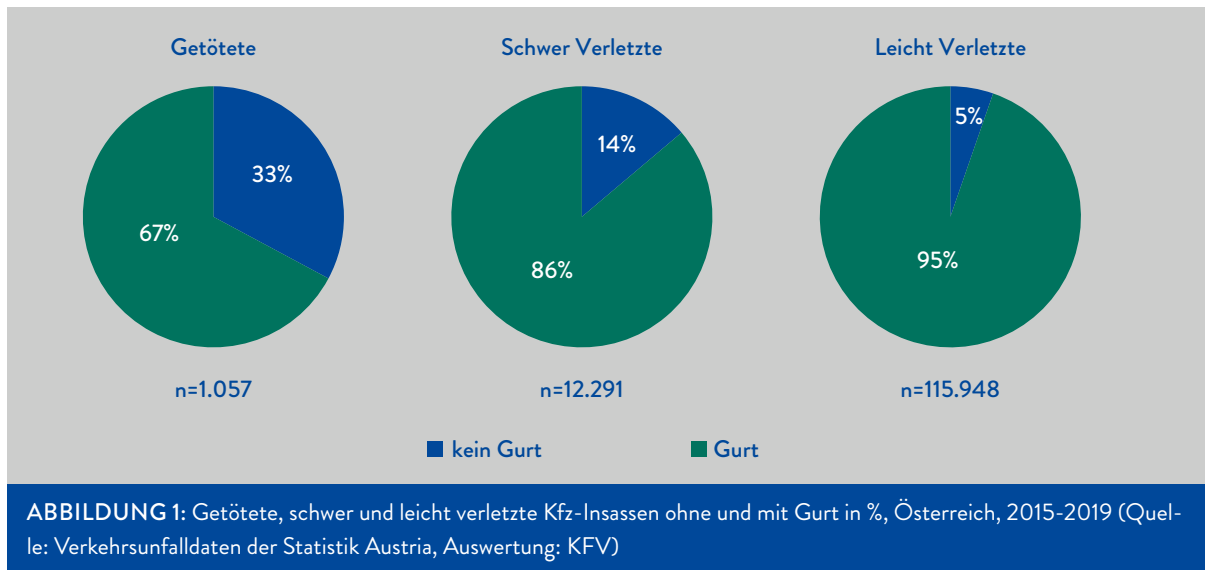
3.1.1 GURTNUTZUNG VERUNGLÜCKTER KFZ-INSASSEN NACH VERLETZUNGSSCHWERE

Im Zeitraum 2015 bis 2019 verunglückten insgesamt 1.057 Kfz-Insassen tödlich, das sind durchschnittlich 211 getötete Kfz-Insassen pro Jahr. Davon verwendeten durchschnittlich 69 der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer keinen Sicherheitsgurt, das ist jeder dritte verunglückte Kfz-Insasse (33%).

Im Vergleich dazu waren 86% der Schwerverletzten zum Zeitpunkt des Unfalles angegurtet. Von den insgesamt 12.291 schwer verletzten Kfz-Insassen in den Jahren 2015 bis 2019 (Jahresdurchschnitt: 2.458) verwendeten 14% zum Unfallzeitpunkt keinen Gurt.

Deutlich geringer ist im Betrachtungszeitraum der Anteil der nicht angegurteten Leichtverletzten: Von den durchschnittlich jährlich 23.190 leicht verletzten Kfz-Insassen verwendeten „nur“ 5% keinen Gurt.

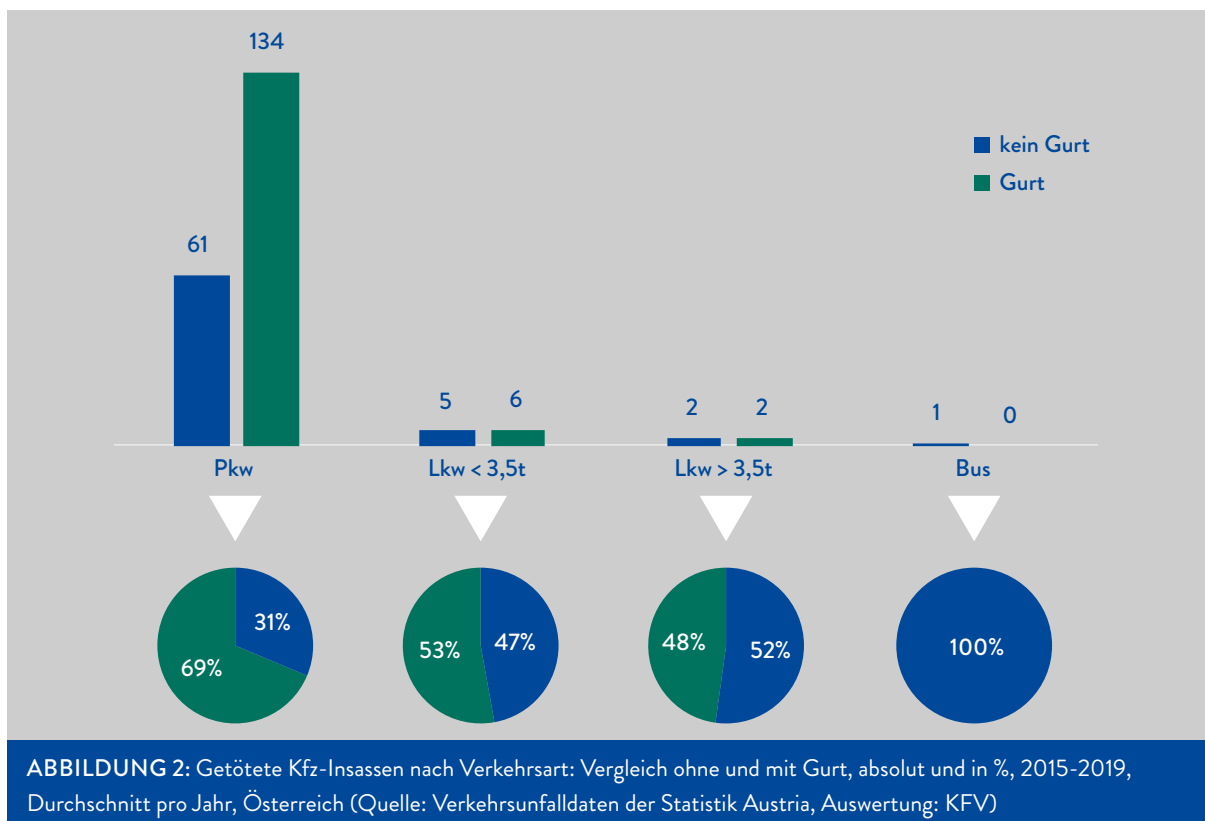
In Abbildung 1 wird als Vergleich die Gurtverwendung nach der Verletzungsschwere verunglückter Kfz-Insassen dargestellt.



Die nachfolgenden Kapitel zeigen die Gurtverwendung der verunglückten Kfz-Insassen nach Verletzungsschwere und ausgewählten Verkehrsmitteln.

3.1.2 GETÖTETE VERKEHRSTEILNEHMER OHNE GURT

In der nachfolgenden Abbildung sind der absolute Jahresdurchschnitt sowie der Anteil der ohne/mit Gurt getöteten Kfz-Insassen nach Verkehrsmittel dargestellt.

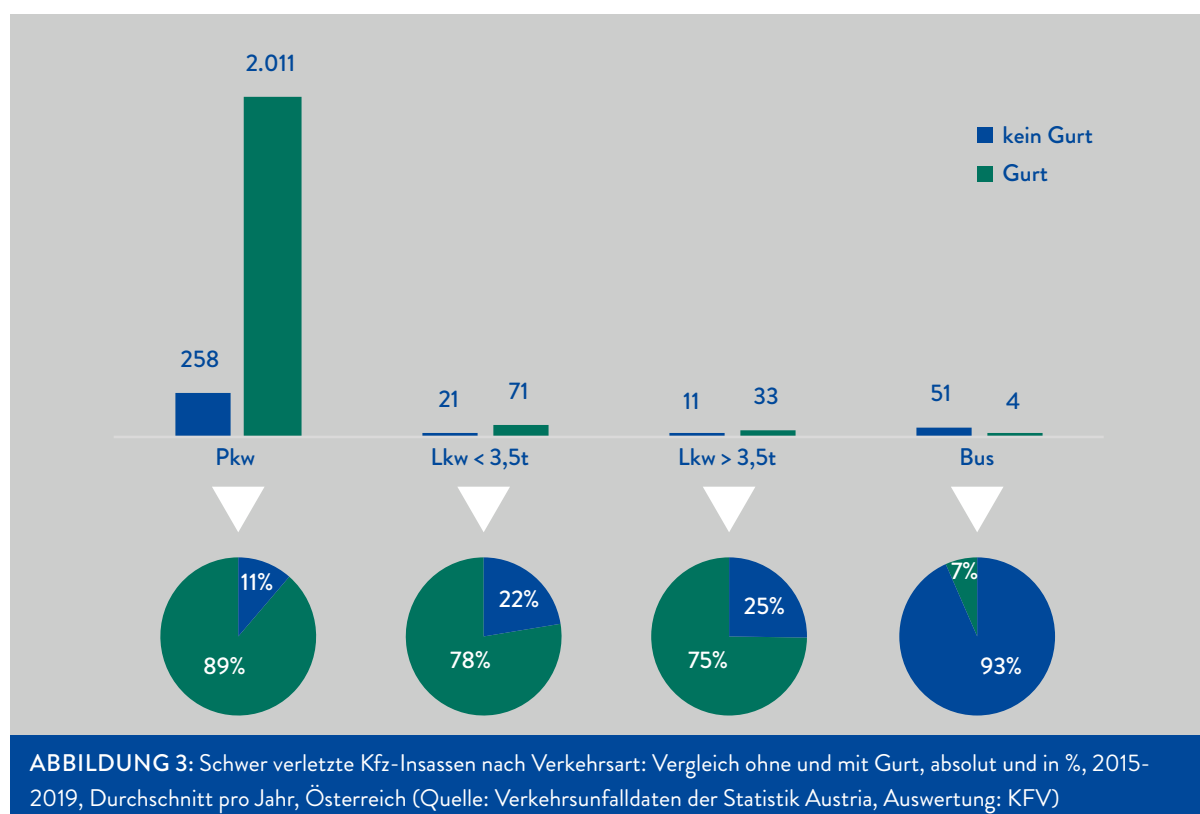


Insgesamt wurden von 2015 bis 2019 1.057 Personen als Insassen von Pkw, Lkw oder Bussen getötet, das sind durchschnittlich 211 Personen pro Jahr. Im Pkw starben im Betrachtungszeitraum jedes Jahr durchschnittlich 61 Insassen ohne Sicherheitsgurt, das ist rund jeder dritte getötete Pkw-Insasse (31%). Im Lkw hatte beinahe jeder zweite Getötete keinen Sicherheitsgurt verwendet (47% in Lkw <3,5 t bzw. 52% in Lkw >3,5 t).

3.1.3 SCHWER VERLETZTE VERKEHRSTEILNEHMER OHNE GURT

In Abbildung 3 sind die jährlich durchschnittlich schwer verletzten Kfz-Insassen ohne/mit Gurt dargestellt.

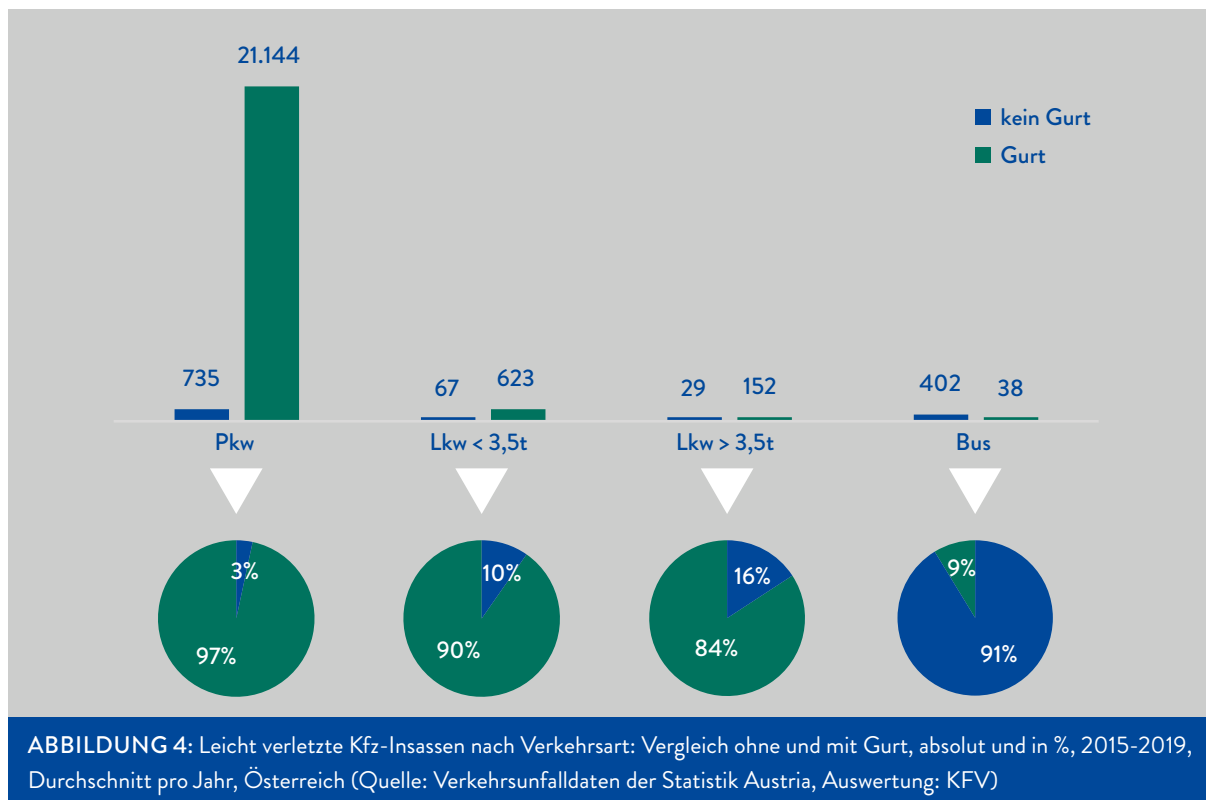
Im Zeitraum von 2015 bis 2019 wurden insgesamt 12.291 Kfz-Insassen von Pkw, Lkw oder Bus bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt, das sind durchschnittlich 2.458 schwer verletzte Verkehrsteilnehmer pro Jahr. Im Pkw war jeder neunte schwer verletzte Insasse ohne Gurt (11%), im Lkw rund jeder vierte (22% bzw. 25%). Im Bus waren 93% der schwer verletzten Insassen nicht angegurtet; aus der Statistik geht jedoch nicht hervor, ob es sich dabei um Busse des Kraftlinienverkehrs <100 km (ausgenommen von der Gurtpflicht) handelt oder um Busse, in denen die Gurtanlegepflicht gilt.



3.1.4 LEICHT VERLETZTE VERKEHRSTEILNEHMER OHNE GURT

Abbildung 4 zeigt die durchschnittlich pro Jahr leicht verletzten Kfz-Insassen nach ihrem An-gurtverhalten.

Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum (2015 bis 2019) 115.948 Personen im Pkw, Lkw oder Bus leicht verletzt, das entspricht 23.190 leicht verletzten Verkehrsteilnehmern durchschnittlich pro Jahr. Von diesen verunglückte der Großteil im Pkw, wobei 3% der leicht verletzten Pkw-Insassen zum Zeitpunkt des Unfalls nicht angegurtet waren. Jeder zehnte leicht verletzte Insasse von Lkw <3,5 t war nicht angegurtet, bei Lkw >3,5 t liegt der Anteil der Gurtverweigerer bei 16%. Wie auch bei den getöteten und schwer verletzten Kfz-Insassen ist die Gurtverwendung im Bus bei den leicht Verletzten sehr niedrig (91% waren nicht angegurtet); aus der Statistik geht jedoch nicht hervor, ob es sich dabei um Busse des Kraftlinienverkehrs <100 km (ausgenommen von der Gurtpflicht) handelt oder um Busse, in denen die Gurtanle-gepflicht gilt.



3.2 JÄHRLICHE UNFALLFOLGEKOSTEN DURCH NICHT ANGEKURTETE KFZ-INSASSEN

Mithilfe der Unfallkostenrechnung werden die Kosten, die Straßenverkehrsunfälle in Österreich verursachen, dargestellt. Die aktuelle vorliegende Unfallkostenrechnung wurde 2017 veröffentlicht²⁷ und zeigt folgende volkswirtschaftliche Unfallkosten für Verkehrsunfälle mit Personenschaden:

| UNFALLFOLGEN | PREISSTAND 2016 IN EURO (INKL. MENSCHLICHEN LEIDS) |
|--------------------------------------|---|
| Getöteter Verkehrsteilnehmer | 3.316.309 |
| Schwer verletzter Verkehrsteilnehmer | 429.517 |
| Leicht verletzter Verkehrsteilnehmer | 30.575 |
| Sachschadenskosten pro Unfall | 5.481 |

TABELLE 3: Volkswirtschaftliche Unfallkosten für Verkehrsunfälle mit Personenschaden (Angaben in Euro, Preisstand: 2016²⁸)

Die durchschnittlichen jährlichen Unfallfolgekosten für Kfz-Insassen, die keinen Sicherheitsgurt verwendet haben, betragen rd. 413 Mio. Euro (siehe Tabelle 4). Zusätzlich kommen noch rd. 12 Mio. Euro an Sachschadenskosten dazu. Die Unfallfolgekosten bei Verkehrsunfällen von nicht angegurten Kfz-Insassen²⁹ belaufen sich daher pro Jahr auf ca. 425 Mio. Euro (Tabelle 4).

Die alleinige Betrachtung der Pkw-Unfälle mit Gurtverweigerern zeigt für die verunglückten nicht angegurten Pkw-Insassen jährliche durchschnittliche Unfallfolgekosten in der Höhe von fast 336 Mio. Euro zuzüglich fast 8 Millionen Euro an Sachschadenskosten. Die durchschnittlichen jährlichen Gesamtunfallfolgekosten für Pkw-Gurtverweigerer betragen mehr als 343 Mio. Euro (Tabelle 4).

²⁷ Herry Consult/KFV, 2017, S. 1

²⁸ Herry Consult/KFV, 2017, S. 1

²⁹ Die hier angeführten Unfallfolgekosten betreffen ausschließlich die Kosten für die nicht angegurte Person selbst und den beim Unfall entstandenen Sachschaden. Die Unfallfolgekosten für die anderen bei diesen Unfällen verunglückten Verkehrsteilnehmer werden hier nicht angeführt.

| UNFALLFOLGEN | KOSTEN IN EURO (INKL. MENSCHLICHEN LEIDS) | KFZ-INSASSEN OHNE GURT (Ø 2015-19) | UNFALLFOLGE-KOSTEN KFZ-INSASSEN OHNE GURT IN EURO (Ø 2015-19) | PKW-INSASSEN OHNE GURT (Ø 2015-19) | UNFALLFOLGEKOSTEN PKW-INSASSEN OHNE GURT IN EURO (Ø 2015-19) |
|---|--|---------------------------------------|--|---------------------------------------|---|
| Getöteter | 3.316.309 | 69 | 228.825.321 | 61 | 202.294.849 |
| Schwer Verletzter | 429.517 | 341 | 146.465.297 | 258 | 110.815.386 |
| Leicht Verletzter | 30.575 | 1.233 | 37.698.975 | 735 | 22.472.625 |
| Unfallfolgekosten Insassen ohne Gurt | | | 412.989.593 | | 335.582.860 |
| Sachschadenskosten pro Unfall | 5.481 | 2.223 | 12.184.263 | 1.429 | 7.832.349 |
| Gesamt | | | 425.173.856 | | 343.415.209 |

TABELLE 4: Jahresdurchschnittliche Unfallfolgekosten durch nicht angegurtete Kfz- und Pkw-Insassen inkl. Sachschadenskosten auf Basis der Unfallfolgekostenrechnung 2017 und der Unfallzahlen 2015 bis 2019

4 GURTVERWENDUNGSQUOTEN IM PKW

Während Kapitel 3 einen Überblick über das Unfallgeschehen von Kfz-Gurtverweigerern (Pkw, Lkw < 3,5 t, Lkw > 3,5 t, Bus) gibt, wird in den nachfolgenden Kapiteln ausschließlich auf das Thema Pkw-Insassen eingegangen.

4.1 GURTVERWENDUNGSQUOTEN BEI PKW-INSASSEN IN ÖSTERREICH

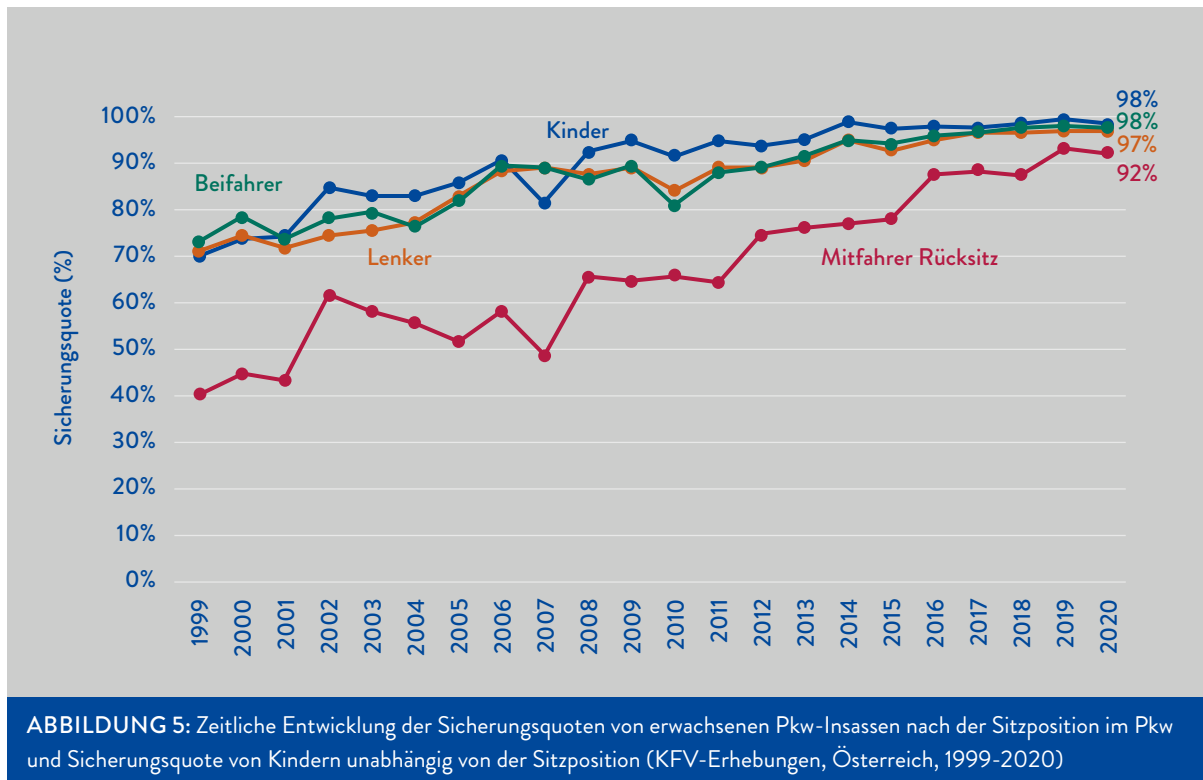
Die Gurt- und Kindersitzverwendungsquoten von Pkw-Insassen werden vom KFV seit 1999 jährlich österreichweit durch Vor-Ort-Beobachtungen im Ortsgebiet, im Freiland und auf Autobahnen bzw. an Autobahnabfahrten erhoben. 2020 wurden bei Erhebungen an mehr als 110 verschiedenen Stellen mehr als 53.000 Personen in Pkw beobachtet.

Die österreichweiten Erhebungen der Gurtanlagequoten von Pkw-Insassen im Jahr 2020 haben gezeigt, dass 97% der Pkw-Insassen (alle Altersklassen und Sitzpositionen) gesichert unterwegs sind. Bei den Lenkern beträgt die Sicherungsquote 97%, bei den Beifahrern 98% und bei den Mitfahrern auf den Rücksitzen 92%. Die Gurtmoral ist seit jeher auf den Rücksitzen geringer als auf den Vordersitzen, wobei der Abstand der Gurtverwendungsquoten auf den vorderen und hinteren Sitzen in den letzten Jahren deutlich geringer wurde. Bei Kindern bis zum Alter von 14 Jahren liegt die Sicherungsquote bei 98%. Regionale Auswertungen und Erfahrungswerte der Exekutive lassen jedoch erkennen, dass die Gurtverwendungsquote sowohl bei den Erwachsenen als auch bei den Kindern mancherorts deutlich unter den angeführten Werten liegt.

Der Lenker übt eine große Vorbildfunktion auf die Mitfahrer aus: Ist der Lenker gesichert, sind 98% der Mitfahrer im Pkw ebenfalls gesichert. Ist der Lenker jedoch nicht angegurtet, ist annähernd die Hälfte der anderen im Fahrzeug befindlichen Personen ebenfalls nicht angeschnallt.

Frauen verwenden den Gurt auf allen Sitzpositionen häufiger als Männer. Es gibt keine auffälligen Unterschiede nach Gebiet (Ortsgebiet, Freiland).

Die Zeitreihe seit 1999 zeigt eine deutlich gestiegene Bereitschaft, sich selbst bzw. die Kinder im Pkw bzw. Kleintransporter entsprechend zu sichern. Der Anstieg der Sicherungsquote ist unter anderem auch auf breit angelegte Gurt-Kampagnen (z.B. BMK, BMI, KFV) und auf die Berücksichtigung des Delikts „Nichtbeachtung der Vorschriften über die Kindersicherung“ im Führerschein-Vormerksystem zurückzuführen.



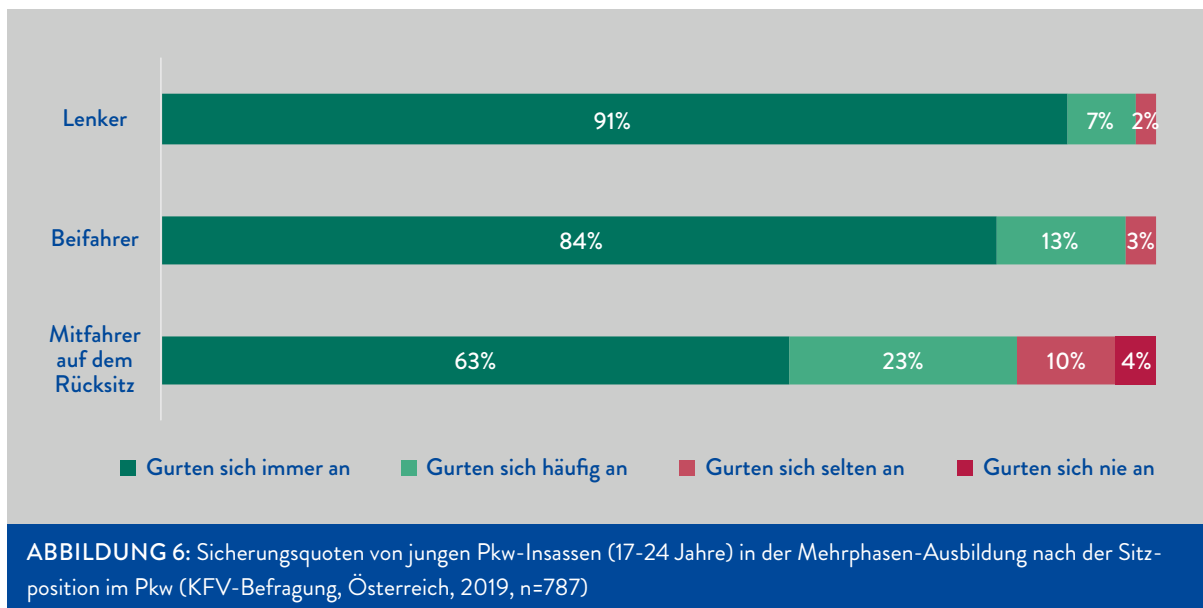
4.2 GURTVERWENDUNGSQUOTEN BEI JUNGEN PKW-INSASSEN IN ÖSTERREICH

Im Februar 2019 wurden vom KFV 787 junge Pkw-Lenker in Österreich im Rahmen der Absolvierung der verpflichtenden Mehrphasenausbildung (MEP) zu ihrem Angurtverhalten befragt.

Als Pkw-Lenker gurteten sich laut eigenen Angaben der 787 MEP-Befragten 91% immer bzw. 7% häufig an, 2% verwenden den Gurt selten. Keine Person gab an, den Gurt nie zu verwenden.

Geringer wird die Anschnallmoral der jungen Pkw-Führerscheinbesitzer, wenn sie auf dem Beifahrersitz Platz nehmen: 8 von 10 Befragten (84%) gaben an, sich als Pkw-Beifahrer immer anzugurten, 13% verwenden den Gurt „häufig“. 3% gurteten sich laut eigenen Angaben selten an. Keine einzige befragte Person gab an, sich nie anzugurten.

Noch geringer wird die Gurtverwendungsquote auf dem Rücksitz: 63% der befragten MEP-Teilnehmer gaben an, sich immer anzugurten. Aber fast jeder vierte junge Pkw-Führerscheinbesitzer gab zu, sich nur mehr häufig anzugurten (23%) bzw. den Gurt auf dem Rücksitz nur selten zu verwenden (10%). Jeder 25. Befragte verwendet auf dem Rücksitz nie einen Gurt.

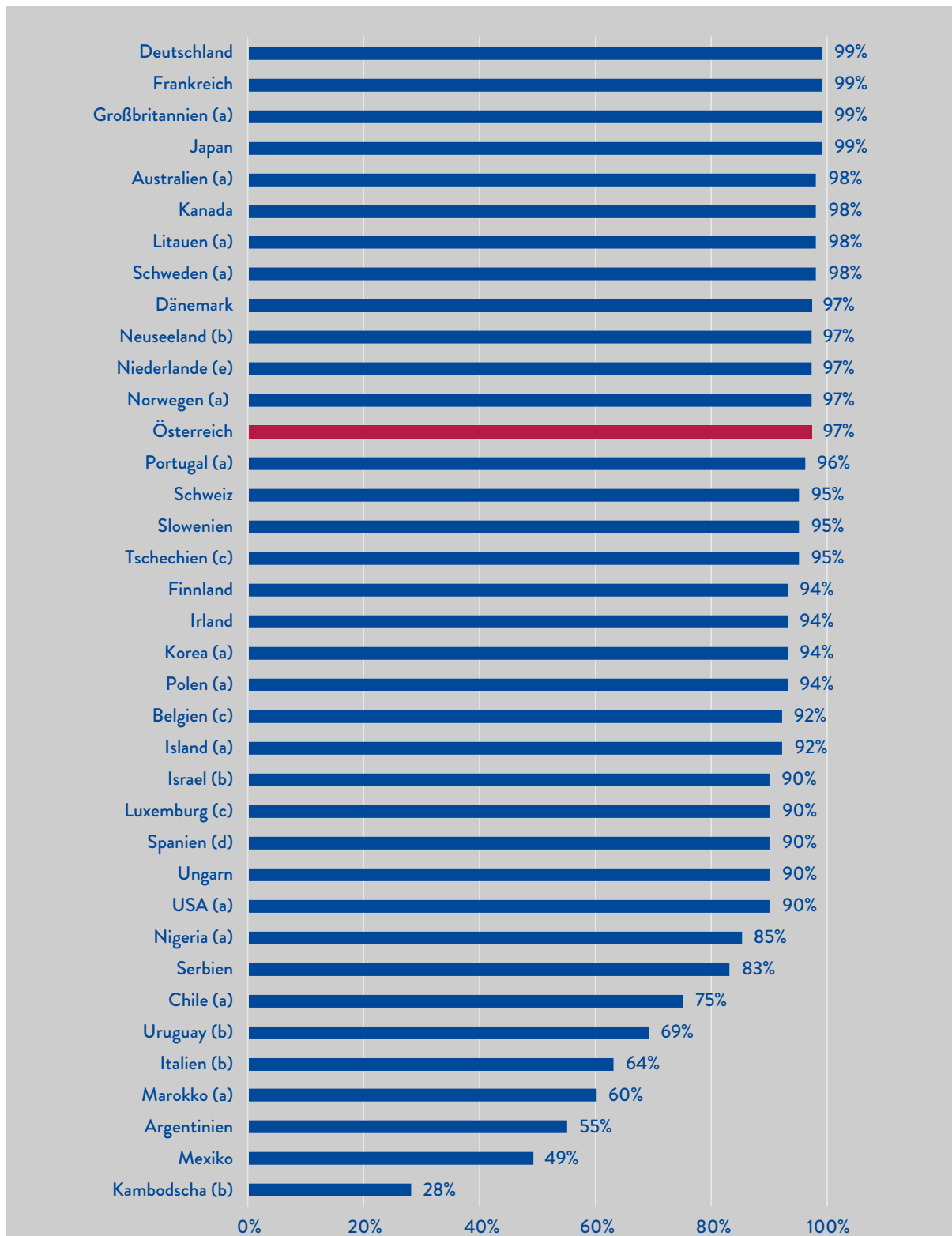


Die Umfrage unter den Teilnehmern der Mehrphasen-Ausbildung zeigt, dass Bewusstseinsbildung für das Sicherheitspotenzial des Gurts in allen Altersklassen notwendig ist. Selbst bei jenen Personen, die mit der Gurtpflicht in Österreich groß geworden sind, kann nicht davon ausgegangen werden, dass sie den Gurt als selbstverständlich empfinden und ihn dementsprechend auf allen Sitzen im Pkw verwenden.

4.3 ÜBERBLICK GURTVERWENDUNGSQUOTEN INTERNATIONAL

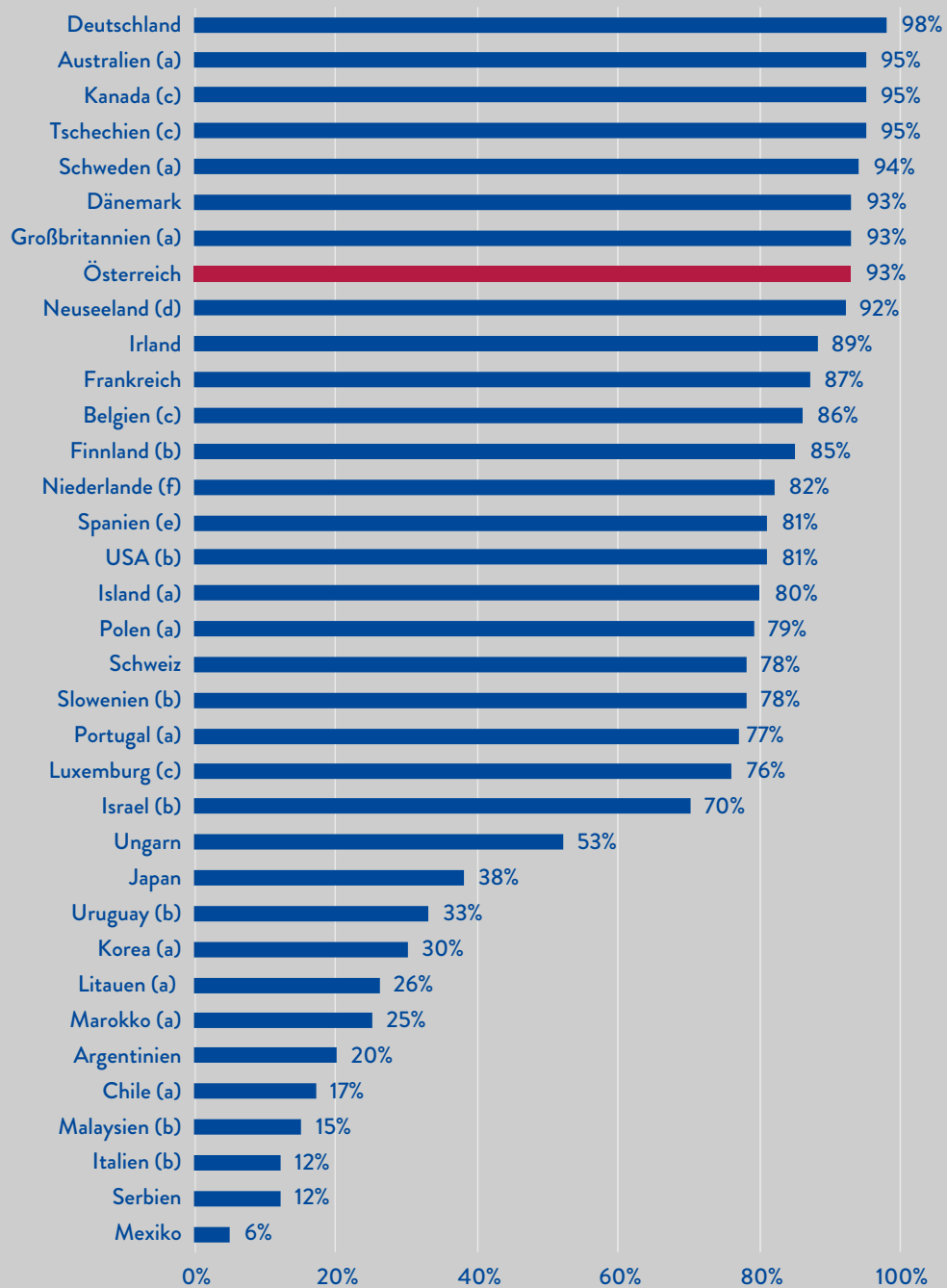
Die beiden nachfolgenden Abbildungen geben einen Überblick über die Gurtverwendungsquoten in verschiedenen Ländern. Zu beachten ist dabei, dass die Erhebungsmethoden nicht in jedem Land gleich und die Daten daher nur bedingt vergleichbar sind. Ersichtlich ist, dass die Gurtverwendungsquoten international sehr stark variieren.

Österreich liegt gemäß dieser Vergleichsdaten sowohl in puncto Gurtnutzung auf den Vorder- als auch auf den Rücksitzen in der Spitzengruppe der OECD. Dennoch ist es wichtig, die Gurtverwendung weiter voranzutreiben – Ziel aus Sicht der Verkehrssicherheit muss es sein, dass sich alle Pkw-Insassen, unabhängig von Sitzposition und Straßenart, jederzeit anschnallen.



(a) 2017, (b) 2016, (c) 2015, (d) 2012, (e) 2010.

ABBILDUNG 7: Gurtverwendungsquote auf den Vordersitzen im internationalen Vergleich 2018, Quelle: OECD/ITF - IRTAD, Road Safety Annual Report 2019



(a) 2017, (b) 2016, (c) 2015, (d) 2012, (e) 2010.

ABBILDUNG 8: Gurtverwendungsquote auf den Rücksitzen im internationalen Vergleich 2018, Quelle: OECD/ITF - IRTAD, Road Safety Annual Report 2019

5 UNFALLGESCHEHEN DER PKW-GURTVERWEIGERER IN ÖSTERREICH

Die Datengrundlage für das Kapitel Unfallgeschehen bildet die Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, die vom Kuratorium für Verkehrssicherheit ausgewertet, aufbereitet und analysiert wurde. Bei allen Auswertungen wird ein Vergleich der Unfalldaten von ungesicherten und gesicherten Pkw-Insassen durchgeführt. Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen die getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen der Jahre 2015 bis 2019. Es werden nur jene Personen analysiert, für die in der Verkehrsunfallstatistik die Kategorie „Gurt“ ausgewählt wurde. Kleinere Kinder, für die in der Verkehrsunfallstatistik die Kategorie „Kindersicherung“ ausgewählt wurde, werden in der gegenständlichen Studie nicht berücksichtigt, da in dieser Studie ausschließlich das Angurtverhalten jener Pkw-Insassen analysiert werden soll, die die Gurtverwendung selbst beeinflussen und dementsprechend mit Maßnahmen erreicht werden können.

5.1 TREND DER VERUNGLÜCKTEN PKW-INSASSEN OHNE GURT

Die Unfallauswertungen zeigen, dass auf Österreichs Straßen im Jahr 2019 197 Pkw-Insassen starben, rund jeder vierte getötete Pkw-Insasse hatte keinen Sicherheitsgurt verwendet (28%).

Wird die Entwicklung der Anteile der getöteten, schwer und leicht verletzten Pkw-Insassen ohne Gurt über mehrere Jahre hinweg betrachtet, zeigt sich, dass die Anteile der ungesicherten Getöteten an allen getöteten Pkw-Insassen in den Jahren 2018 und 2019 im Vergleich zu den Vorjahren gesunken sind. Auch die Anteile der ungesicherten schwer bzw. leicht verletzten Pkw-Insassen an allen schwer bzw. leicht verletzten Pkw-Insassen liegen 2018 und 2019 unter jenen der Jahre davor, wenn auch der Rückgang geringer ausfällt als bei den getöteten Pkw-Insassen.

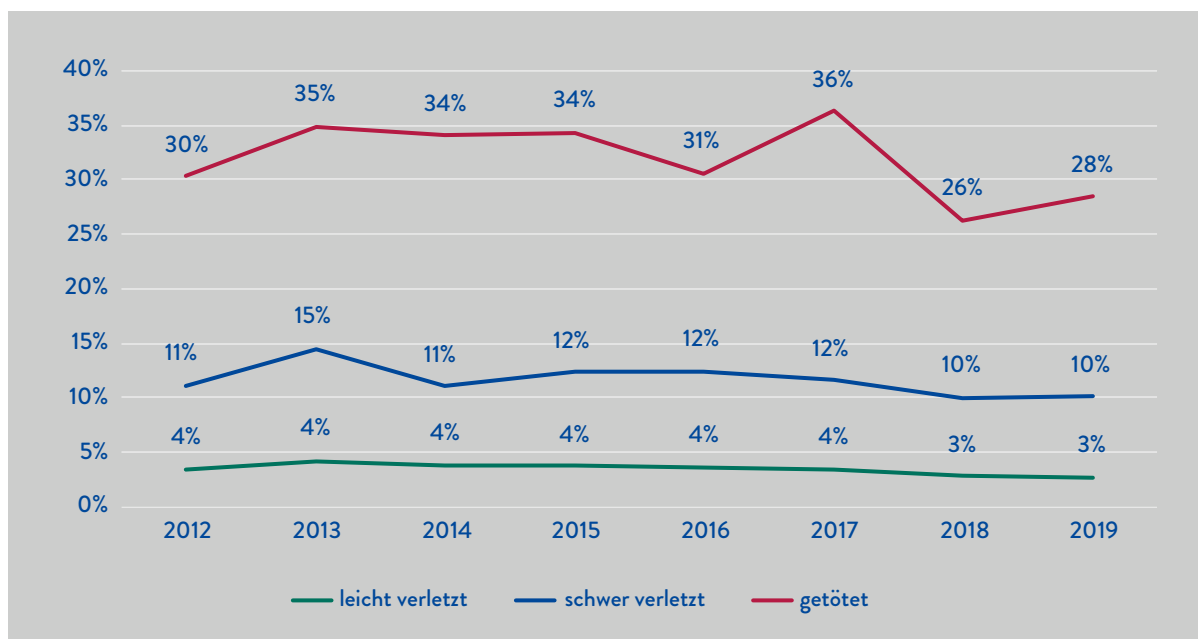


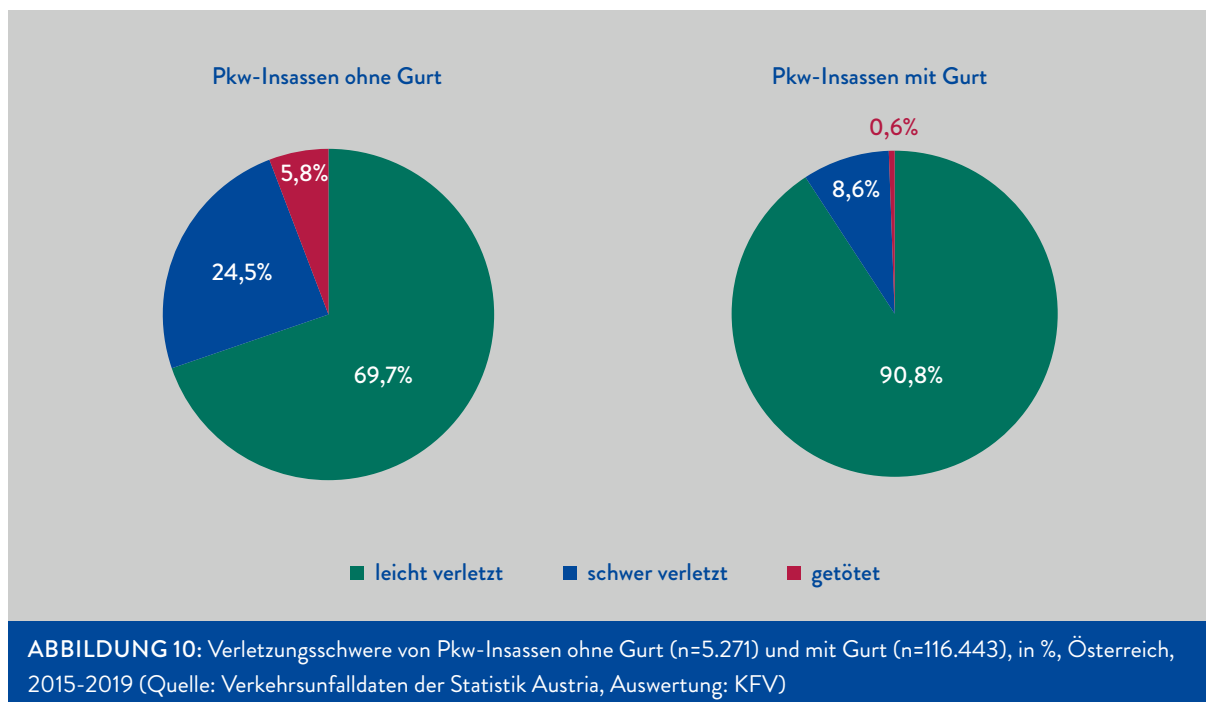
ABBILDUNG 9: Entwicklung des jährlichen Anteils der ungesicherten getöteten/schwer verletzten/leicht verletzten Pkw-Insassen an allen getöteten/schwer verletzten/leicht verletzten Pkw-Insassen in %, Österreich, 2012-2019 (Quelle: Verkehrsunfalldaten der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

5.2 VERLETZUNGSSCHWERE VON PKW-INSASSEN MIT UND OHNE GURT IM VERGLEICH

Die (richtige) Verwendung des Sicherheitsgurts trägt im Falle eines Verkehrsunfalls wesentlich zur Reduktion der Verletzungsschwere der verunfallten Person bei. In vielen Fällen kann der Gurt lebensrettend sein, denn bei einem Verkehrsunfall werden enorme Kräfte frei. So entspricht beispielsweise ein Aufprall mit 50 km/h einem Sturz aus dem dritten Stock eines Hauses. Selbst trainierte Leistungssportler sind, wie Versuche gezeigt haben, ab einer Kollisionsgeschwindigkeit von rd. 18 km/h nicht mehr in der Lage, das eigene Gewicht mit Händen und Füßen abzustützen.³⁰ Bei Kindern kann bereits ein Aufprall mit 15 km/h tödlich enden, wenn das Kind nicht in einem Kindersitz gesichert ist (siehe auch KFV-Folder „Lebensretter Kindersitz“, 2019).

„Gurte retten Leben!“ – dieser Slogan, der bereits für Kampagnen (z.B. des BMVIT, 2005) verwendet wurde, wird durch die Unfallzahlen eindeutig belegt. Das Risiko für einen bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden verunglückten Pkw-Insassen, getötet zu werden, ist ohne Gurt 10-mal höher als mit Gurt. In den Jahren 2015 bis 2019 wurden 5,8% der Pkw-Insassen ohne Gurt bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden getötet, im Vergleich zu 0,6% getöteten Pkw-Insassen mit Gurt.

Der Vergleich der Verletzungsschwere von angegurteten und nicht angegurteten Pkw-Insassen zeigt den hohen Beitrag des Sicherheitsgurts zur Verkehrssicherheit der Pkw-Insassen.



³⁰ <https://www.bmvit.gv.at/themen/strasse/verkehrssicherheit/unfallpraevention/gurtenpflicht/warum.html> (abgerufen am 04.12.2019)

5.3 ÜBERSICHT ZUM UNFALLGESCHEHEN VON PKW-GURTVERWEIGERERN

Die Analyse der Unfalldaten der getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen, unterschieden nach Gurtverwendung, lässt folgende charakteristische Erkenntnisse über Pkw-Gurtverweigerer zu.

| ANTEIL | OHNE GURT | | MIT GURT | |
|------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|--|
| | Getötete Pkw-Insassen (n=306) | Schwer verletzte Pkw-Insassen (n=1.289) | Getötete Pkw-Insassen (n=671) | Schwer verletzte Pkw-Insassen (n=10.053) |
| Männer | 79% | 72% | 63% | 52% |
| 20-29 Jahre | 25% | 28% | 20% | 21% |
| | OHNE GURT | | MIT GURT | |
| | Getötete Pkw-Lenker (n=249) | Schwer verletzte Pkw-Lenker (n=847) | Getötete Pkw-Lenker (n=516) | Schwer verletzte Pkw-Lenker (n=7.336) |
| Hauptunfallverursacher | 93% | 82% | 82% | 62% |
| alkoholisierte Lenker | 4% ³¹ | 23% | 1% ³¹ | 7% |

TABELLE 5: Getötete bzw. schwer verletzte Pkw-Insassen ohne Gurt bzw. mit Gurt in den Kategorien Männer und 20-29 Jahre, in % aller getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Insassen ohne bzw. mit Gurt und getötete bzw. schwer verletzte Pkw-Lenker ohne Gurt bzw. mit Gurt in den Kategorien Hauptunfallverursacher und alkoholisierte Lenker, in % aller getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Lenker ohne bzw. mit Gurt, Österreich, 2015 bis 2019 (Quelle: Verkehrsunfalldaten der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

Getötete und schwer verletzte Gurtverweigerer sind/haben entsprechend den Auswertungen der Verkehrsunfallstatistik für die Jahre 2015 bis 2019:

- **einen hohen Anteil an Männern:** 79% aller getöteten und 72% aller schwer verletzten nicht angegurteten Pkw-Insassen waren Männer.
- **einen hohen Anteil der Altersgruppe 20 bis 29 Jahre (jüngere Erwachsene):** Jeder vierte (25%) nicht angegurtete getötete Pkw-Insasse war 20-29 Jahre alt, bei den Schwerverletzten ohne Gurt ist der Wert mit 28% noch höher.
- **einen hohen Prozentsatz Hauptunfallverursacher:** 93% der getöteten und 82% der schwer verletzten nicht angegurteten Pkw-Lenker waren die Hauptunfallverursacher.
- **einen hohen Anteil an alkoholisierten Lenkern:** 4% der nicht angegurteten getöteten Pkw-Lenker waren alkoholisiert, während der Anteilswert der alkoholisierten angegurteten getöteten Pkw-Lenker 1% betrug. Bei den Auswertungen zur Alkoholisierung der getöteten Pkw-Insassen ist von einer Dunkelziffer auszugehen, da bei den bei Verkehrsunfällen am Unfallort Verstorbenen in Österreich der Blutalkoholwert nicht überprüft wird. Bei den nicht angegurteten schwer verletzten Pkw-Lenkern waren 23% alkoholisiert, während der Anteilswert der alkoholisierten angegurteten schwer verletzten Pkw-Lenker „nur“ 7% betrug.

³¹ Bei den Auswertungen zur Alkoholisierung der getöteten Pkw-Insassen ist von einer Dunkelziffer auszugehen, da bei den bei Verkehrsunfällen am Unfallort Verstorbenen in Österreich der Blutalkoholwert nicht überprüft wird.

Zusätzlich zu den personenbezogenen Merkmalen der verunfallten Pkw-Gurtverweigerer wurde das Unfallgeschehen auch nach spezifischen Unfallumständen analysiert (siehe Tabelle 6).

| ANTEIL | OHNE GURT | | MIT GURT | |
|--|-------------------------------|---|-------------------------------|--|
| | Getötete Pkw-Insassen (n=306) | Schwer verletzte Pkw-Insassen (n=1.289) | Getötete Pkw-Insassen (n=671) | Schwer verletzte Pkw-Insassen (n=10.053) |
| Wochenende (Sa/So) | 37% | 38% | 29% | 29% |
| Abend- und Nachtstunden (19.00-06.00) | 48% | 46% | 29% | 25% |
| Dunkelheit/Dämmerung/ künstliche Beleuchtung | 55% | 50% | 35% | 34% |
| Freiland | 87% | 68% | 88% | 74% |
| Landesstraßen L&B | 69% | 59% | 74% | 71% |
| Alleinunfälle | 64% | 59% | 33% | 30% |
| Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ | 38% | 24% | 28% | 20% |
| Unfallursache „Unachtsamkeit/Ablenkung“ | 29% | 26% | 32% | 29% |

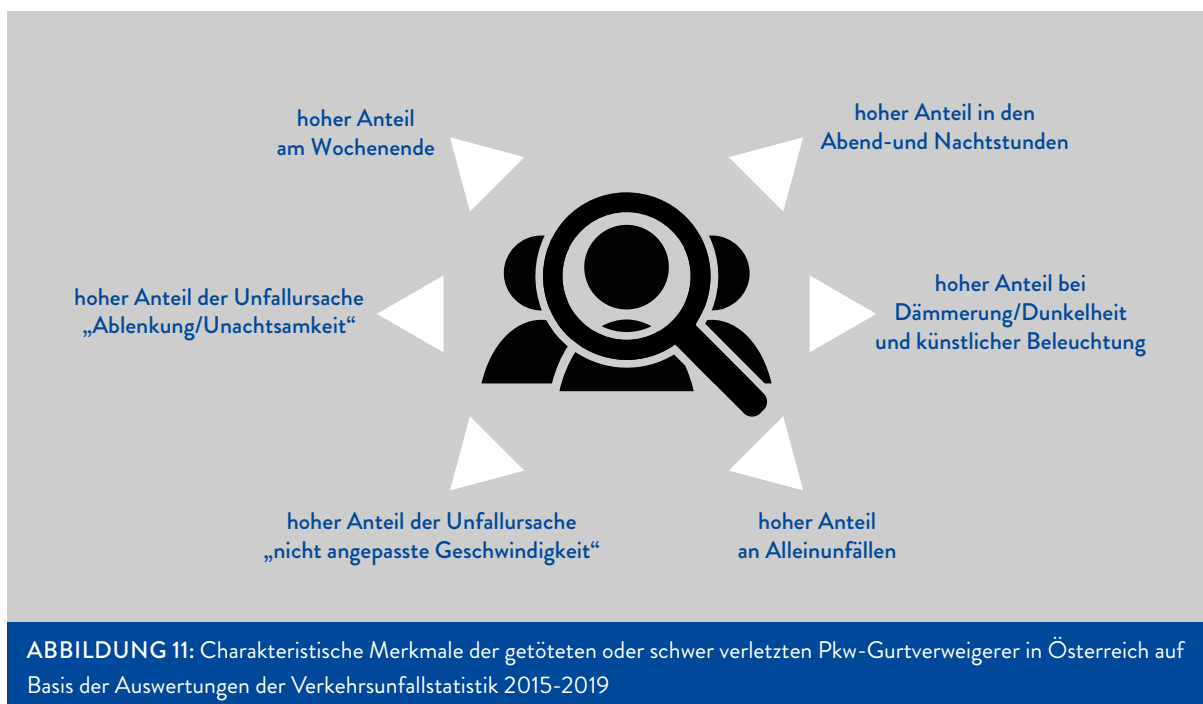
TABELLE 6: Getötete bzw. schwer verletzte Pkw-Insassen ohne Gurt bzw. mit Gurt in den Kategorien Wochenende, Abend- und Nachtstunden, Dunkelheit/Dämmerung/künstliche Beleuchtung, Freiland, Landesstraßen L&B, Alleinunfälle, Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“, Unfallursache „Unachtsamkeit/Ablenkung“, in % aller getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Insassen ohne bzw. mit Gurt, Österreich, 2015 bis 2019 (Quelle: Verkehrsunfalldaten der Statistik Austria, Auswertung: KfV)

Die Unfälle mit Pkw-Gurtverweigerern, die beim Unfall getötet oder schwer verletzt wurden, weisen folgende Charakteristika auf:

- **hoher Anteil am Wochenende:** Mehr als jeder dritte getötete oder schwer verletzte ungesicherte Pkw-Insasse verunglückte am Samstag oder Sonntag.
- **hoher Anteil in den Abend- und Nachtstunden:** Fast jeder zweite Unfall mit getöteten oder schwer verletzten Pkw-Insassen ohne Gurt ereignete sich in den Abend- und Nachtstunden (zwischen 19:00 Uhr und 6:00 Uhr).
- **hoher Anteil bei Dunkelheit/Dämmerung/künstlicher Beleuchtung:** Der Anteil der nicht angegurteten getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen ist bei Dunkelheit/Dämmerung oder künstlicher Beleuchtung höher als bei Tageslicht.
- **hoher Anteil im Freiland:** Der Großteil der nicht gesicherten getöteten oder schwer verletzten Pkw-Insassen verunglückte im Freiland; dieser Anteil ist bei den gesicherten Pkw-Insassen ähnlich hoch.
- **hoher Anteil auf Landesstraßen L&B:** Die meisten schweren Unfälle mit nicht angegurteten Pkw-Insassen wurden auf Landesstraßen L&B verzeichnet.

- **hoher Anteil an Alleinunfällen:** Unfälle mit getöteten oder schwer verletzten Pkw-Insassen ohne Gurt waren oftmals Alleinunfälle – zwei von drei getöteten ungesicherten Pkw-Insassen (64%) verunglückten bei einem Alleinunfall, bei den ungesicherten schwer verletzten Pkw-Insassen lag der Anteil bei 59%. Bei den gesicherten Pkw-Insassen verunglückte „nur“ ca. ein Drittel bei Alleinunfällen.
- Die **Unfallursache** „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist die Hauptunfallursache bei schweren Unfällen mit Gurtverweigerern. 38% der nicht angegurteten getöteten Pkw-Insassen verunglückten aufgrund der Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“, gefolgt von „Unachtsamkeit/Ablenkung“ mit 29%. Bei den nicht angegurteten schwer verletzten Pkw-Insassen sind ebenfalls die Unfallursachen „Unachtsamkeit/Ablenkung“ mit 26% und „nicht angepasste Geschwindigkeit“ mit 24% am häufigsten.

Nachfolgende Abbildung stellt die charakteristischen Merkmale der Unfälle mit getöteten und schwer verletzten Pkw-Gurtverweigerern in Österreich zusammenfassend dar:



5.4 UNFALLGESCHEHEN VON PKW-GURTVERWEIGERERN NACH PERSONENMERKMALEN

Im nachfolgenden Kapitel wird das Unfallgeschehen von Pkw-Gurtverweigerern in Österreich für die Jahre 2015 bis 2019 detailliert nach personenbezogenen Merkmalen (z.B. Geschlecht, Alter) analysiert.

Die Abbildungen in diesem Kapitel zeigen:

- die Absolutwerte der getöteten (Balken mit dunkelblauem Rahmen) und schwer verletzten (Balken mit hellblauem Rahmen) ungesicherten Pkw-Insassen (jährlicher Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2019)
- die prozentuellen Anteile der getöteten (dunkelblauer Balken) und schwer verletzten (hellblauer Balken) ungesicherten Pkw-Insassen (jährlicher Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2019) in Bezug auf alle getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen. Die Werte der gesicherten getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen werden in den Abbildungen nicht dargestellt.

5.4.1 GESCHLECHT

In den Jahren 2015 bis 2019 wurden durchschnittlich pro Jahr 49 ungesicherte männliche Pkw-Insassen bei Verkehrsunfällen getötet und 187 schwer verletzt. Mehr als ein Drittel der getöteten Männer (36,5%) hatten keinen Gurt verwendet. Bei den schwer verletzten männlichen Pkw-Insassen belief sich der Prozentwert der Ungesicherten auf 15,1%.

Demgegenüber wurden pro Jahr durchschnittlich 13 ungesicherte weibliche Pkw-Insassen bei Verkehrsunfällen im selben Zeitraum getötet und 71 schwer verletzt. Der Prozent-Anteil der ungesicherten weiblichen Pkw-Insassen war im Vergleich zu den männlichen dementsprechend niedriger und belief sich bei den Getöteten auf 20,3% und bei den Schwerverletzten auf 6,9%.

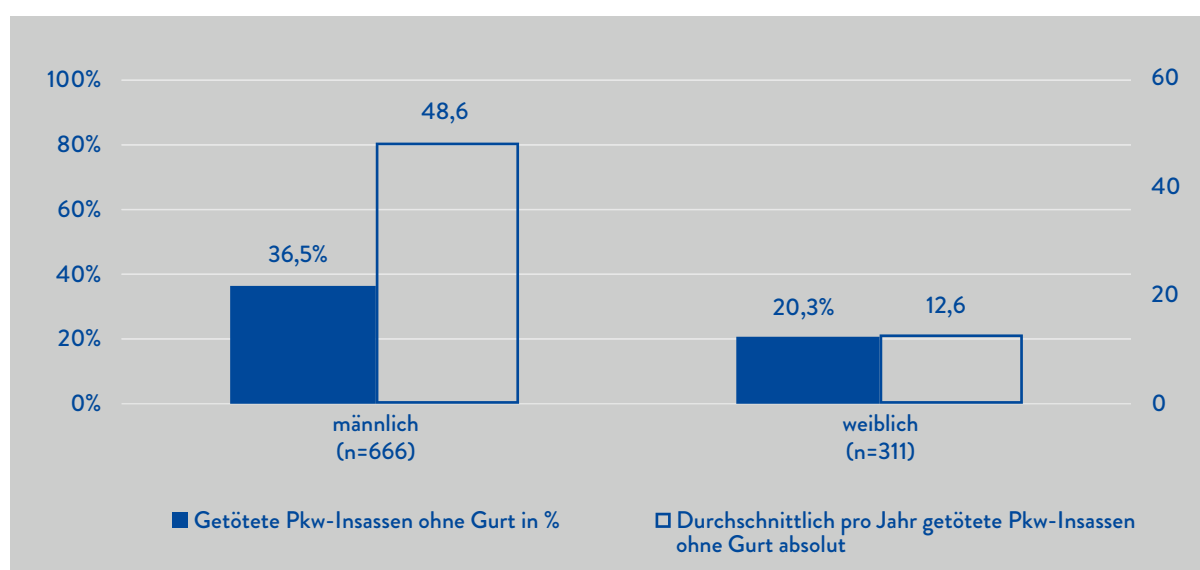


ABBILDUNG 12: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Geschlecht, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

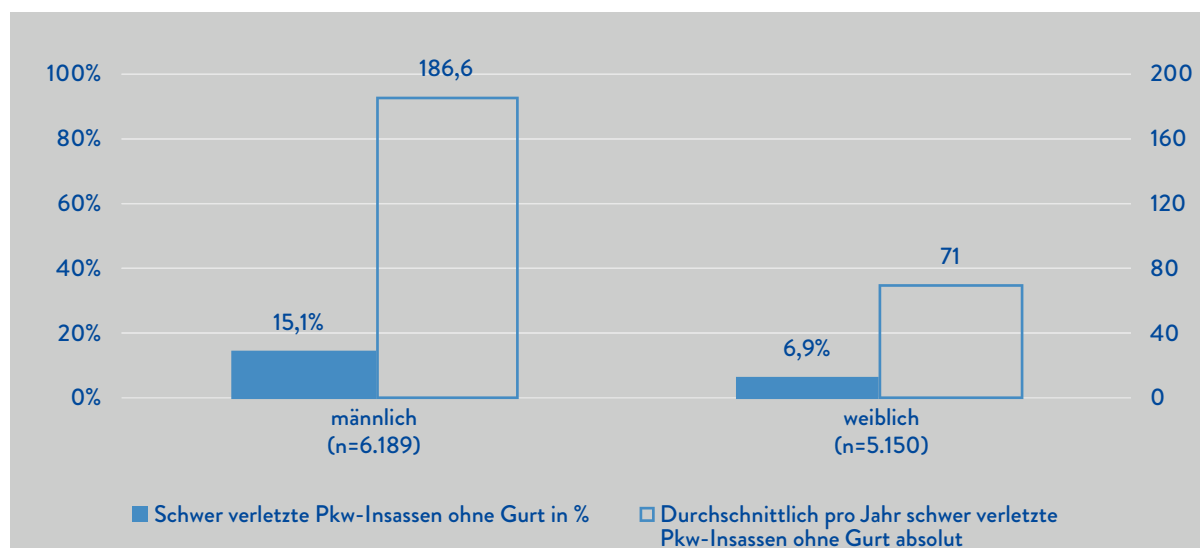


ABBILDUNG 13: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Geschlecht, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

5.4.2 ALTER

Getötete und schwer verletzte ungesicherte Pkw-Insassen, die bei Verkehrsunfällen im Zeitraum von 2015 bis 2019 verunglückten, sind vor allem jüngere Erwachsene.

Der höchste absolute Anteil ist in der Altersklasse 20-29 Jahre (durchschnittlich 15 getötete ungesicherte Pkw-Insassen und 73 schwer verletzte ungesicherte Pkw-Insassen) zu verzeichnen. Der Prozent-Anteil der ungesicherten getöteten Pkw-Insassen an allen getöteten Pkw-Insassen im Alter von 20 bis 29 Jahren betrug 36%, noch höher ist der prozentuelle Anteil in der Gruppe der 30- bis 39-Jährigen (40,3%). Bei den ungesicherten schwer verletzten Pkw-Insassen im Alter von 20 bis 29 Jahren belief sich der Prozentwert bezogen auf alle schwer verletzten Pkw-Insassen in dieser Altersgruppe auf 15,1%.

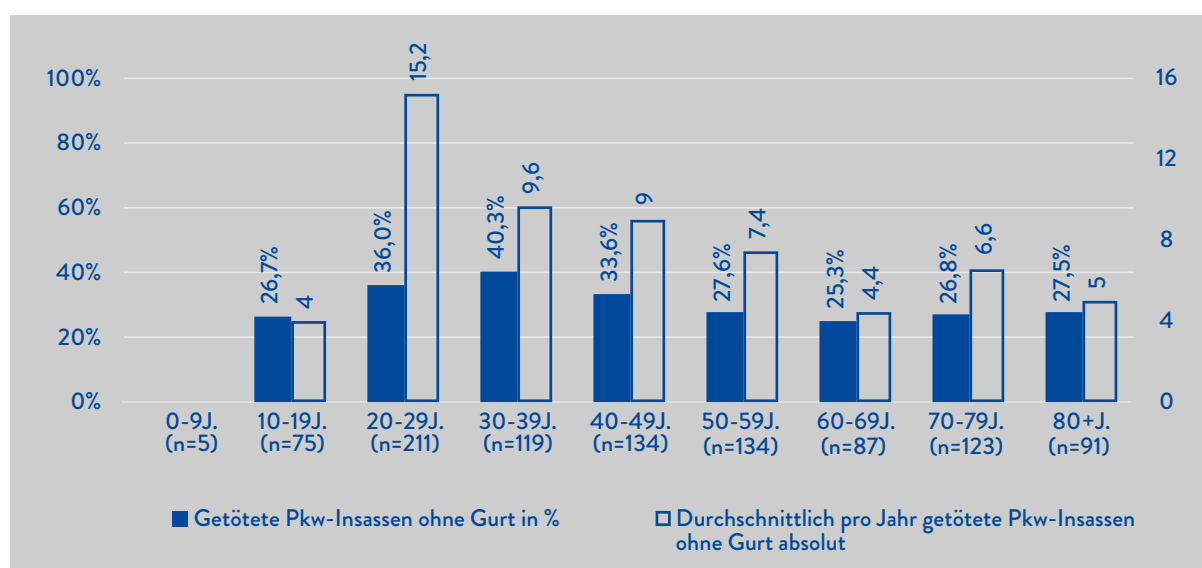


ABBILDUNG 14: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Altersklassen, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

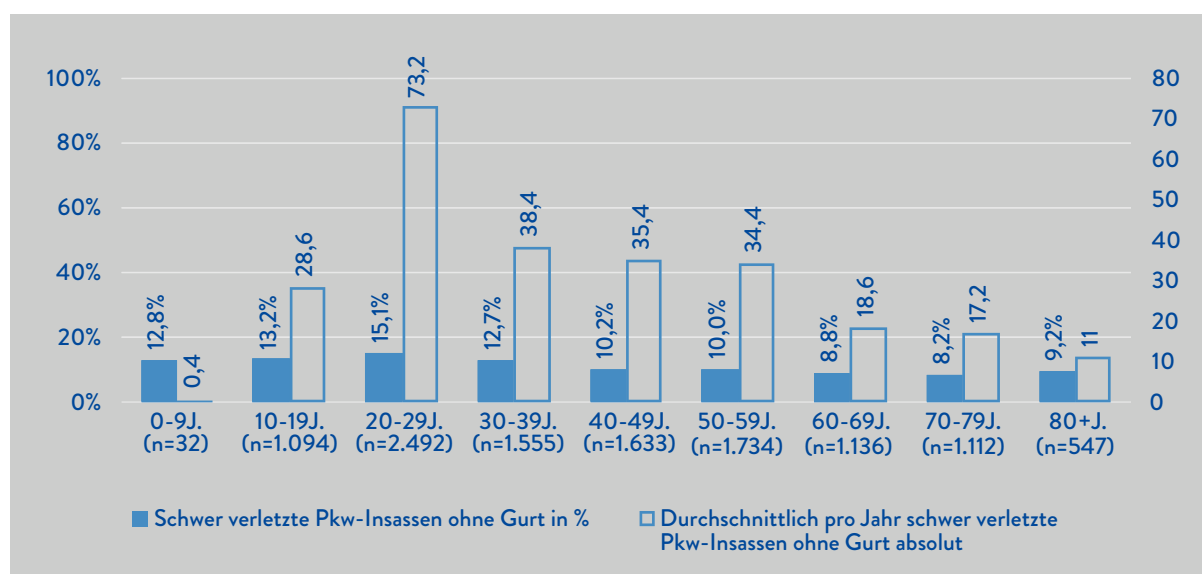


ABBILDUNG 15: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Altersklassen, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

5.4.3 BETEILIGUNG

Absolut wurden in den Jahren 2015-2019 durchschnittlich 50 ungesicherte Pkw-Lenker pro Jahr getötet und 175 schwer verletzt. Durchschnittlich 11 ungesicherte Pkw-Mitfahrer wurden pro Jahr getötet und 83 schwer verletzt.

Prozentuell betrug der Anteil der ungesicherten getöteten Pkw-Lenker an allen getöteten Pkw-Lenkern 32,5% und jener der ungesicherten getöteten Pkw-Mitfahrer an allen getöteten Pkw-Mitfahrern 26,9%. 10,7% der schwer verletzten Pkw-Lenker waren nicht angegurtet, bei den Pkw-Mitfahrern belief sich der Prozentwert auf 13,3%.

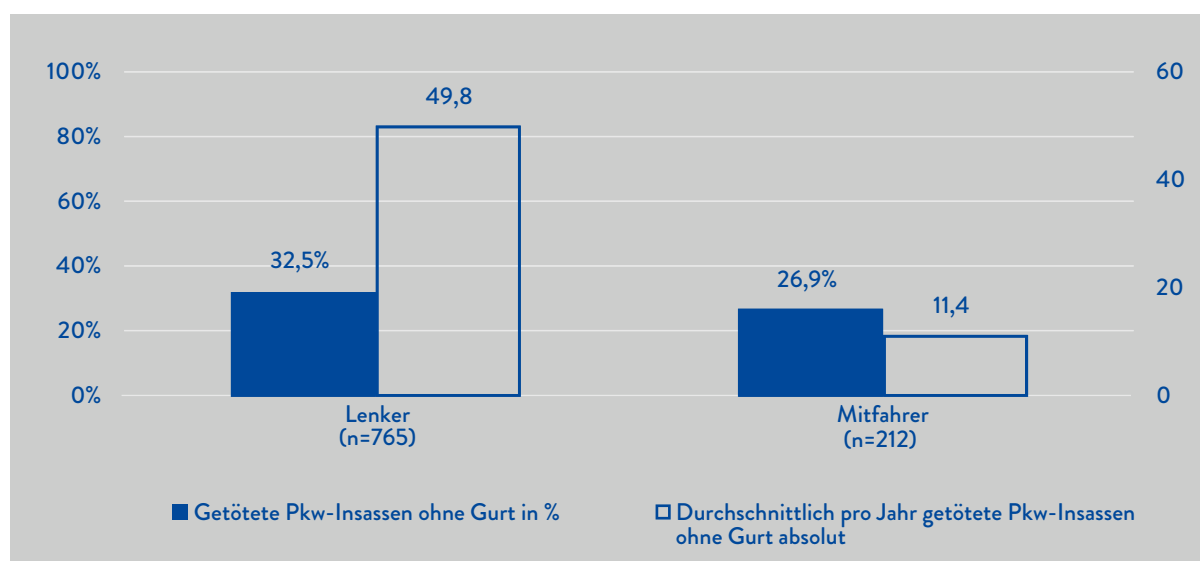


ABBILDUNG 16: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Beteiligung, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

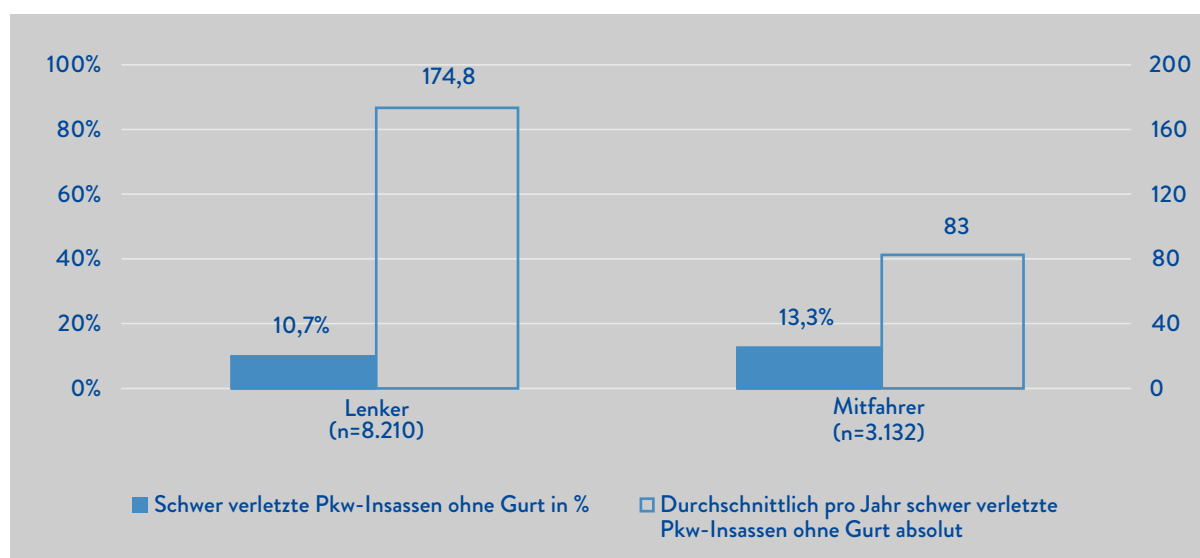


ABBILDUNG 17: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Beteiligung, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

5.4.4 HAUPTUNFALLVERURSACHER

Betrachtet man die Gruppe der Pkw-Lenker, die Hauptunfallverursacher eines Unfalls waren, so lässt sich feststellen, dass durchschnittlich 46 ungesicherte Pkw-Lenker pro Jahr getötet wurden, die auch Hauptunfallverursacher der jeweiligen Pkw-Unfälle waren. Weitere 144 ungesicherte Pkw-Lenker wurden durchschnittlich pro Jahr als Hauptunfallverursacher schwer verletzt.

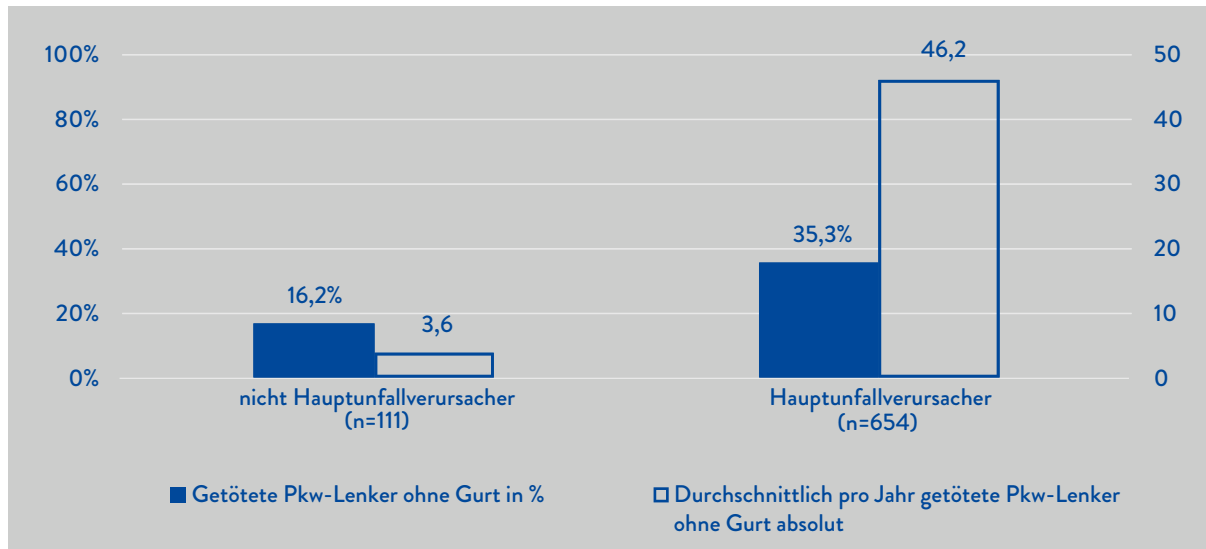


ABBILDUNG 18: Anteil getöteter Pkw-Lenker ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Lenkern, getrennt nach Hauptunfallverursacher, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

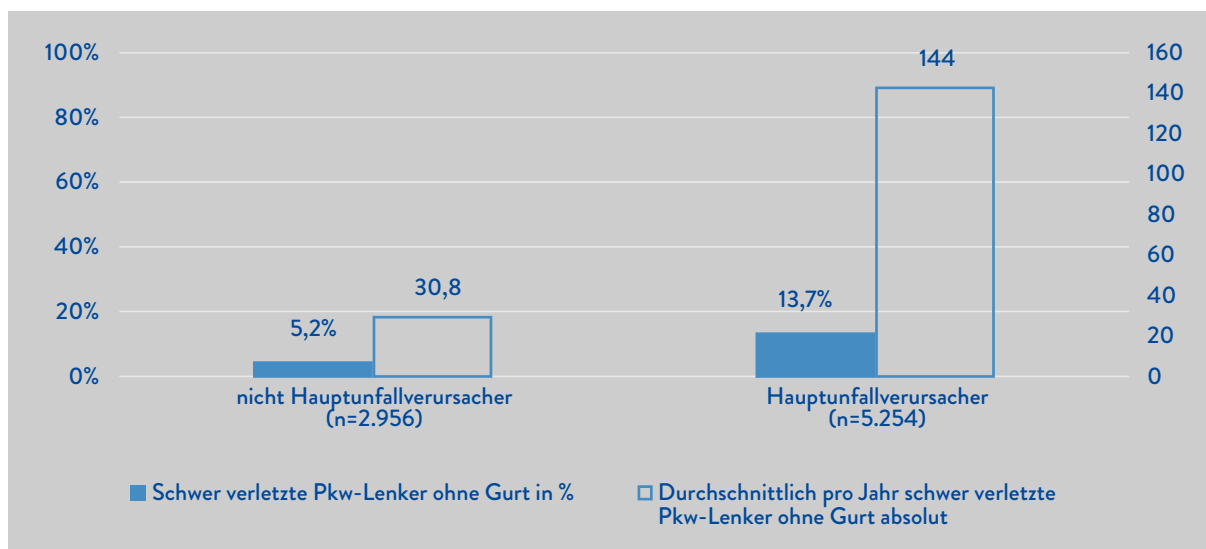


ABBILDUNG 19: Anteil schwer verletzter Pkw-Lenker ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Lenkern, getrennt nach Hauptunfallverursacher, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

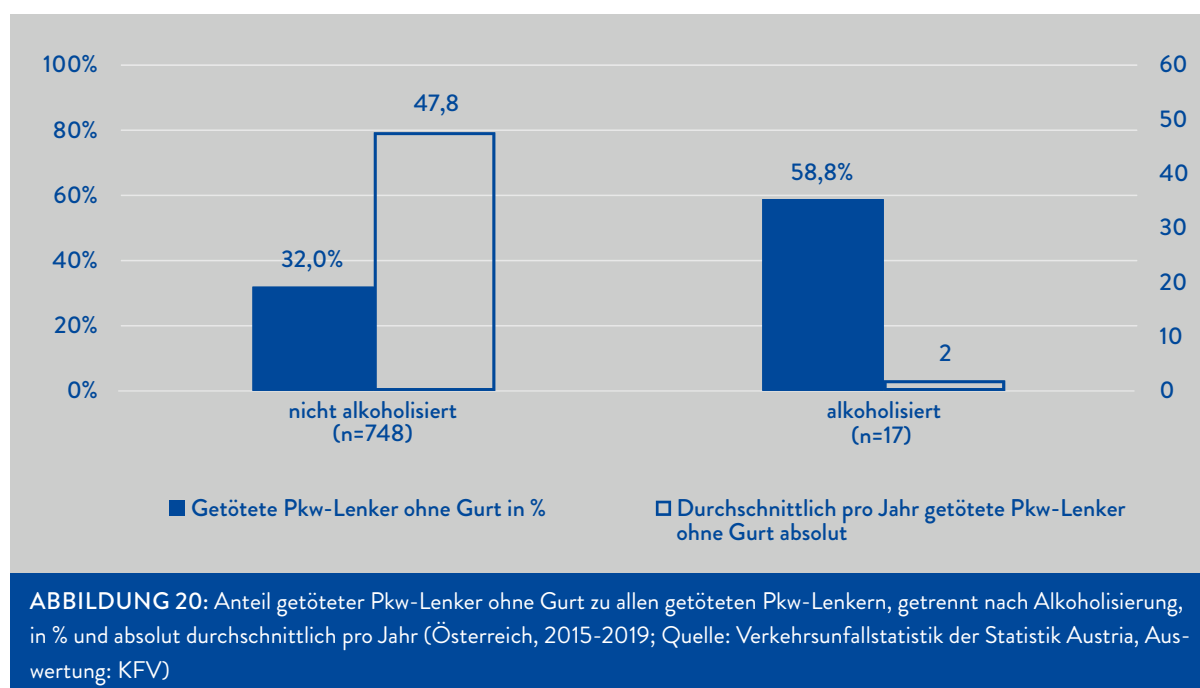
In der Gruppe der Hauptunfallverursacher verwendeten 35,3% aller getöteten Pkw-Lenker keinen Gurt. In der Gruppe der getöteten Pkw-Lenker, die nicht Hauptunfallverursacher wa-

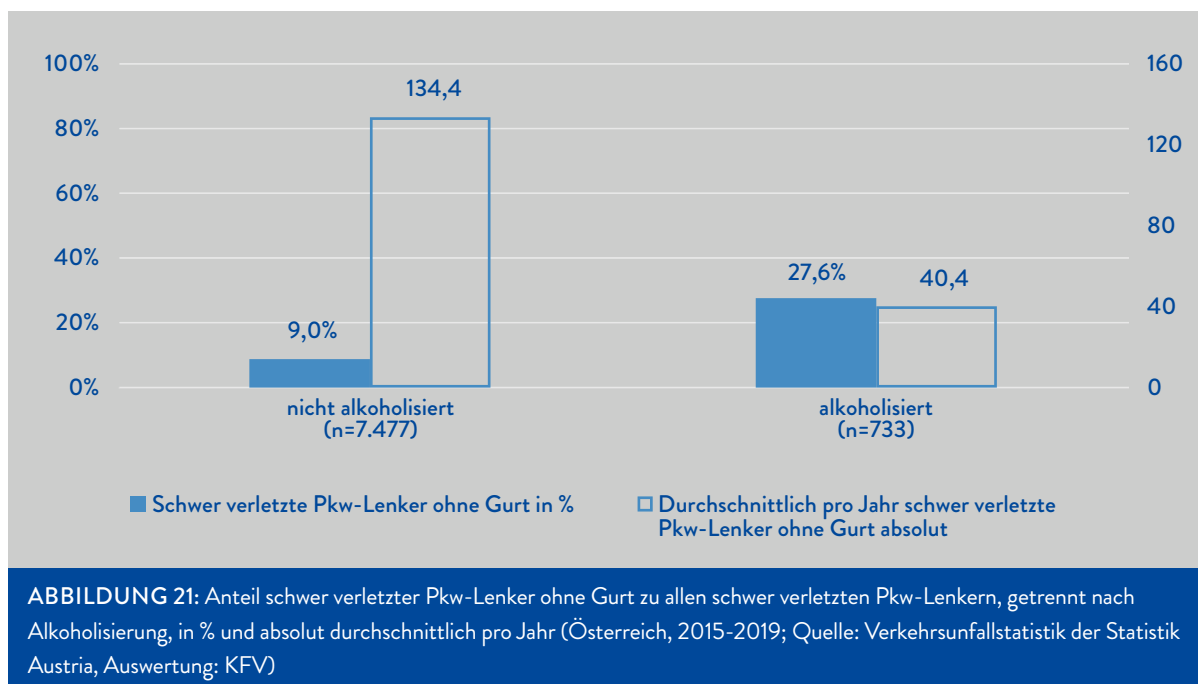
ren, waren 16,2% nicht angegurtet. Von den schwer verletzten Pkw-Lenkern, die auch Hauptunfallverursacher waren, waren 13,7% nicht angegurtet. Von den schwer verletzten Pkw-Lenkern, die nicht Hauptunfallverursacher waren, waren 5,2% nicht gesichert. Dies zeigt, dass in der Gruppe der Hauptunfallverursacher der Anteil der Gurtverweigerer höher ist als in der Gruppe der Pkw-Lenker, die nicht Hauptunfallverursacher waren.

5.4.5 ALKOHOLISIERUNG

Absolut waren durchschnittlich zwei ungesicherte getötete Pkw-Lenker pro Jahr alkoholisiert, wobei im Bereich der tödlichen Verkehrsunfälle in Sachen Alkohol von einer Dunkelziffer auszugehen ist, da bei am Unfallort verstorbenen Personen in Österreich keine Blutabnahme für den Test der Alkoholisierung durchgeführt werden darf.

Pro Jahr durchschnittlich 40 ungesicherte schwer verletzte Pkw-Lenker befanden sich zum Unfallzeitpunkt unter Alkoholeinfluss. Auffallend ist der hohe Prozent-Anteil von 27,6% der alkoholisierten schwer verletzten Pkw-Lenker, die ungesichert unterwegs waren. Im Vergleich dazu waren „nur“ 9% der nicht alkoholisierten schwer verletzten Pkw-Lenker nicht angegurtet. Es zeigt sich demnach, dass auch nicht angegurtete schwer verletzte Pkw-Insassen häufiger alkoholisiert unterwegs sind.





5.5 UNFALLGESCHEHEN VON PKW-GURTVERWEIGERERN NACH ZEIT, ORT UND UNFALLMERKMALEN

Zu einer weiteren Charakterisierung der Pkw-Unfälle wurden die Unfalldaten der ungesicherten getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen nach verschiedenen Parametern wie Wochentag, Tageszeit, Lichtverhältnissen, Gebiet, Straßenart, Bundesland, Unfalltyp und Unfallursache betrachtet. Als Untersuchungszeitraum wurden wiederum die Jahre 2015-2019 herangezogen.

5.5.1 WOCHENTAG

Absolut verunglückten am Wochenende (Samstag und Sonntag) die meisten getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen ohne Gurt. An einem Sonntag verunglückten durchschnittlich pro Jahr 12 Pkw-Insassen ohne Gurt tödlich, an einem Samstag waren es 11 Pkw-Insassen. Durchschnittlich wurden pro Jahr 53 Pkw-Insassen ohne Gurt an einem Samstag und 45 an einem Sonntag schwer verletzt.

Auch relativ betrachtet sind die Anteile der getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen ohne Gurt am Wochenende am höchsten.

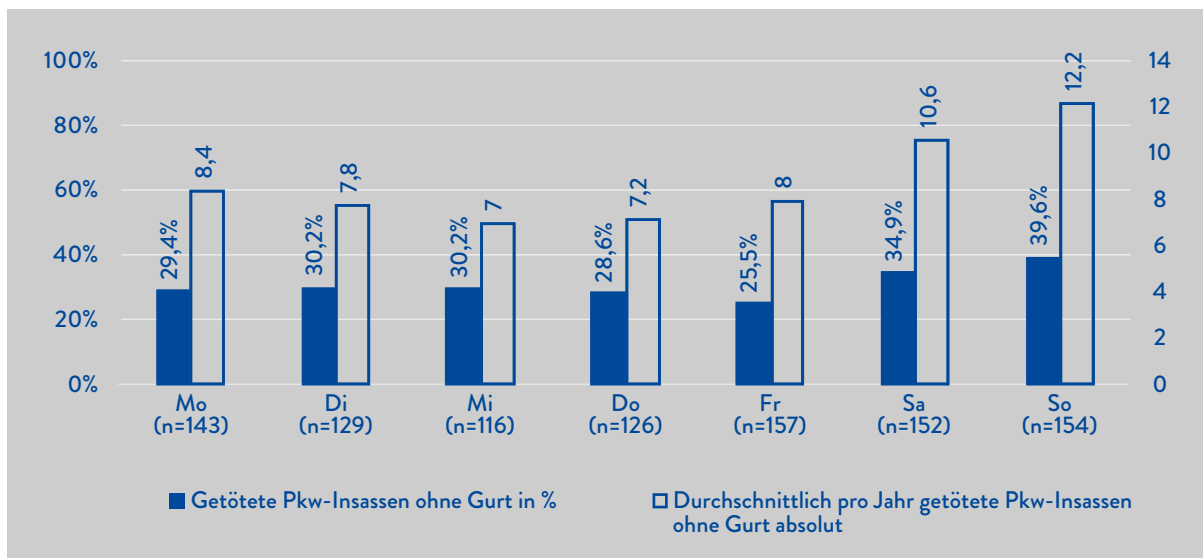


ABBILDUNG 22: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Wochentag, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

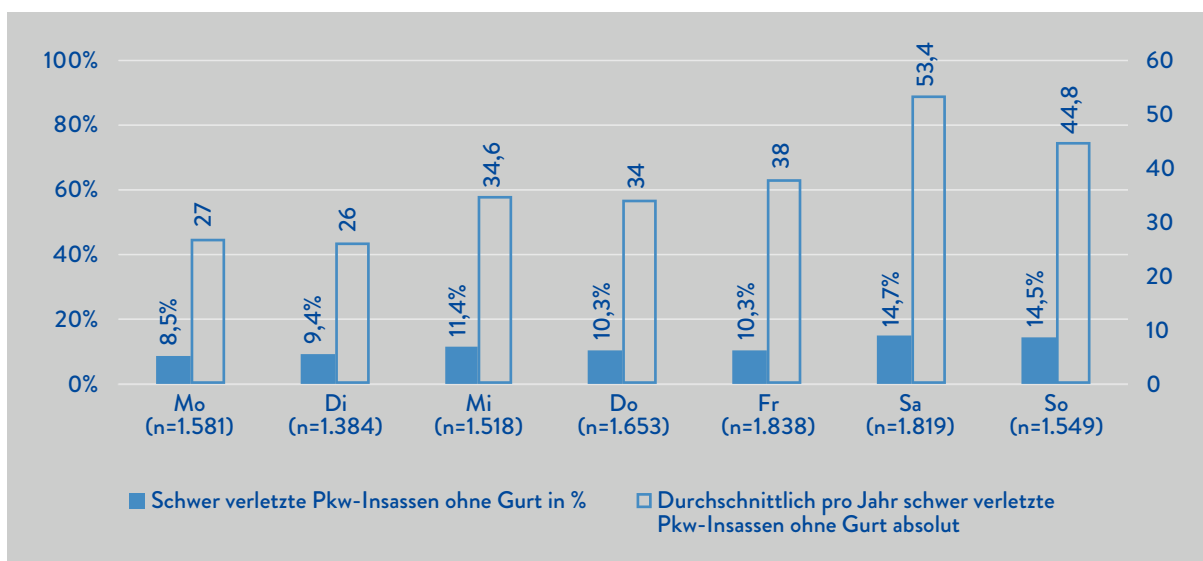


ABBILDUNG 23: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Wochentag, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

5.5.2 TAGESZEIT

Absolut gesehen weisen sowohl in der Kategorie der getöteten als auch in jener der schwer verletzten Pkw-Insassen ohne Gurt die Nachmittagsstunden (14:00 bis 17:59 Uhr), die Abendstunden (18:00 bis 21:59 Uhr) und die Nachtstunden (22:00 bis 01:59 Uhr) die höchsten Zahlenwerte auf.

Die prozentuellen Anteile der nicht angegurtenen getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Insassen an allen in der jeweiligen Zeitspanne getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Insassen sind in den Nachtstunden von 22:00 bis 05:59 Uhr am höchsten. Bei den getöteten Pkw-Insassen war in der Zeit von 22:00 bis 01:59 Uhr fast jeder zweite (46%) ungesichert, in der Zeit von 02:00 bis 05:59 Uhr waren vier von zehn (43,8%) getöteten Pkw-Insassen ohne Gurt.

In der Kategorie der Schwerverletzten war in der Spitzenzeit von 22:00 bis 01:59 Uhr fast jeder vierte Pkw-Insasse ohne Gurt (23%), in den Nachtstunden zwischen 02:00 Uhr und 05:59 Uhr jeder fünfte (19,8%).

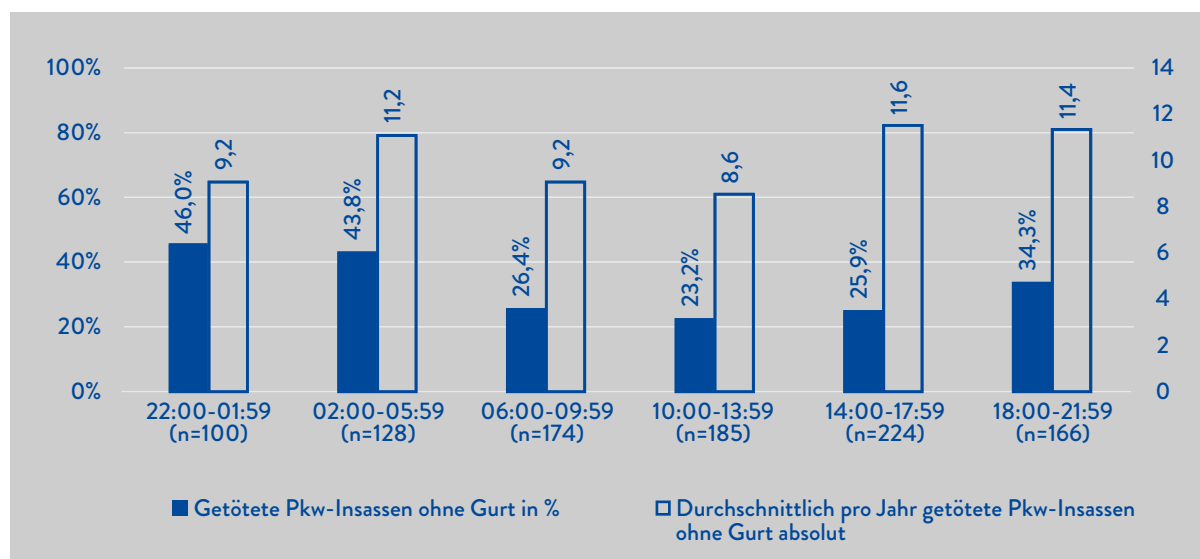


ABBILDUNG 24: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Tageszeit, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

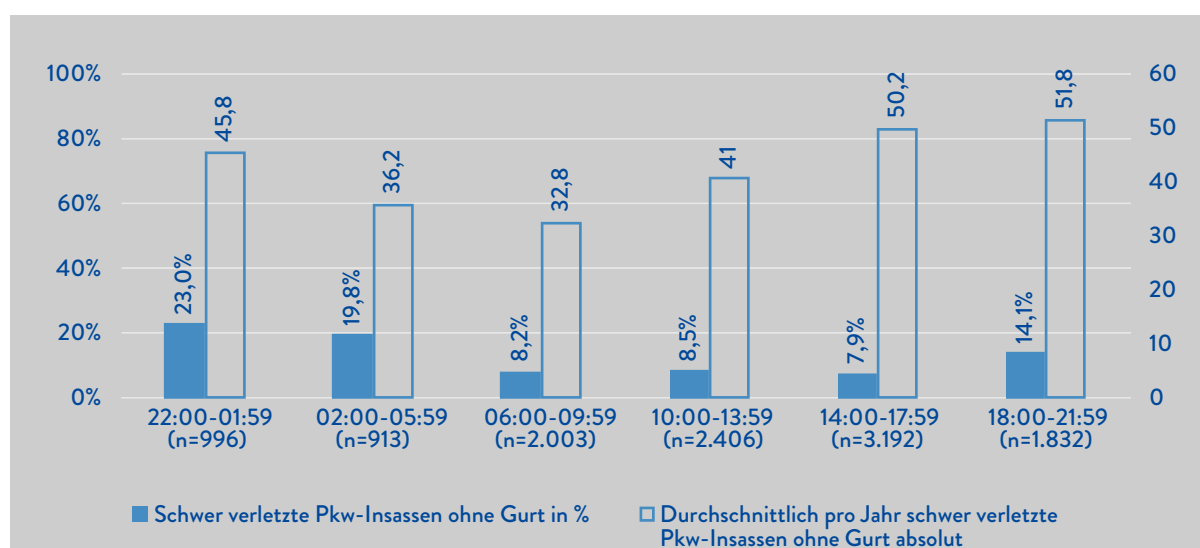


ABBILDUNG 25: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Tageszeit, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

5.5.3 LICHTVERHÄLTNISSE

Absolut gesehen verunglückten im Betrachtungszeitraum die meisten ungesicherten getöteten Pkw-Insassen bei Tageslicht (durchschnittlich 27 pro Jahr). Ähnlich hoch ist die Zahl der bei Dunkelheit tödlich verunglückten Pkw-Insassen ohne Gurt (durchschnittlich 26 pro Jahr).

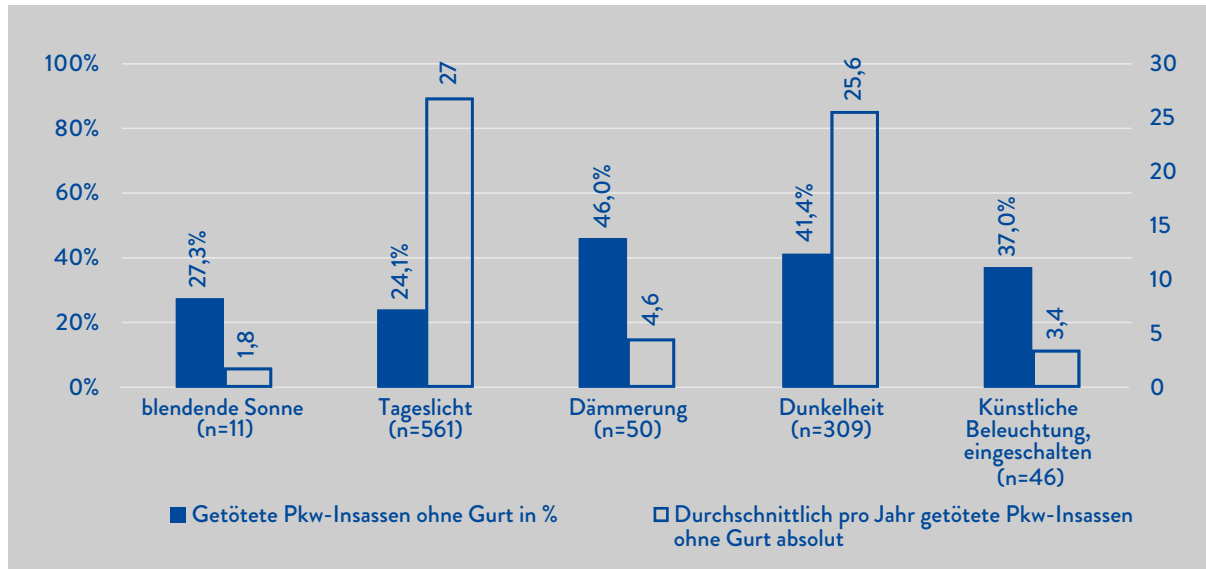


ABBILDUNG 26: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Lichtverhältnissen, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

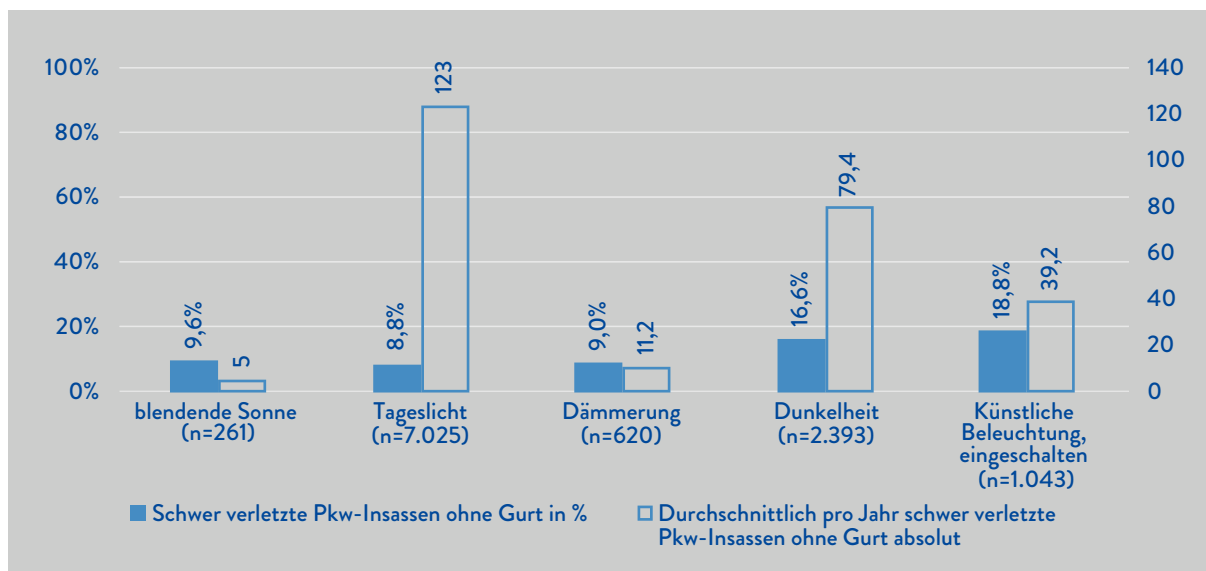


ABBILDUNG 27: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Lichtverhältnissen, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

Die Betrachtung der prozentuellen Anteile der nicht gesicherten tödlich verunglückten Pkw-Insassen an allen tödlich verunglückten Pkw-Insassen zeigt einen Schwerpunkt bei Dämme-

rung und Dunkelheit. Bei Dämmerung war fast jeder zweite (46%) tödlich verunglückte Pkw-Insasse ohne Gurt unterwegs, bei Dunkelheit waren es vier von zehn (41,4%).

In den Unfalldaten der schwer verletzten nicht angegurtenen Pkw-Insassen ist absolut betrachtet ebenfalls das Tageslicht vorrangig (durchschnittlich 123 schwer verletzte Pkw-Insassen ohne Gurt pro Jahr). Die prozentuellen Anteile der nicht angegurtenen schwer verletzten Pkw-Insassen sind bei Dunkelheit und künstlicher Beleuchtung am höchsten.

5.5.4 GEBIET

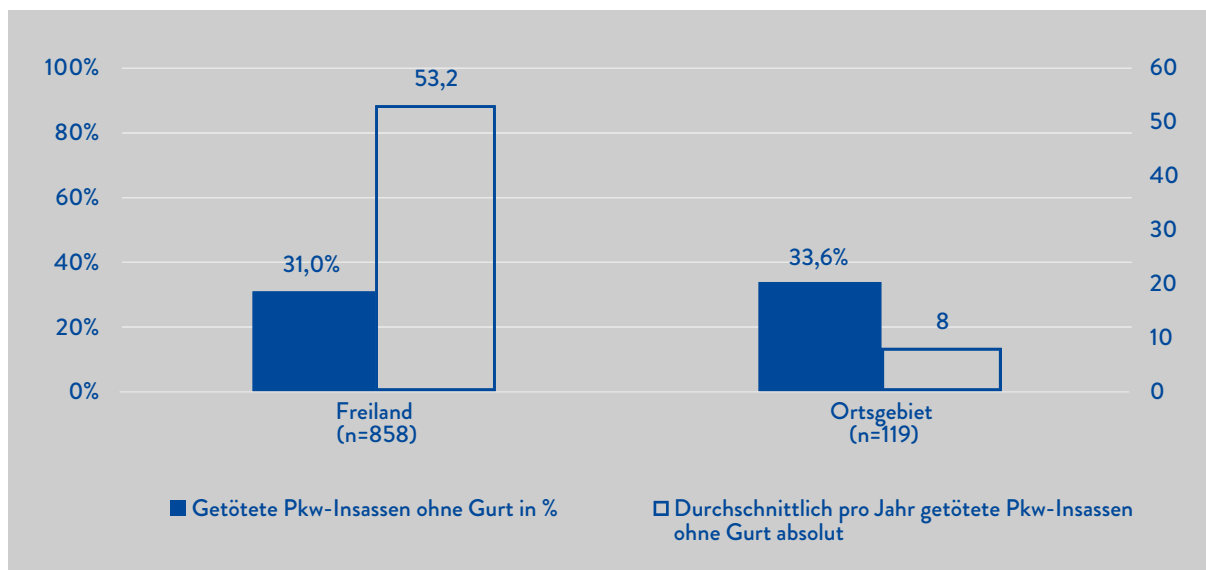


ABBILDUNG 28: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Gebiet, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

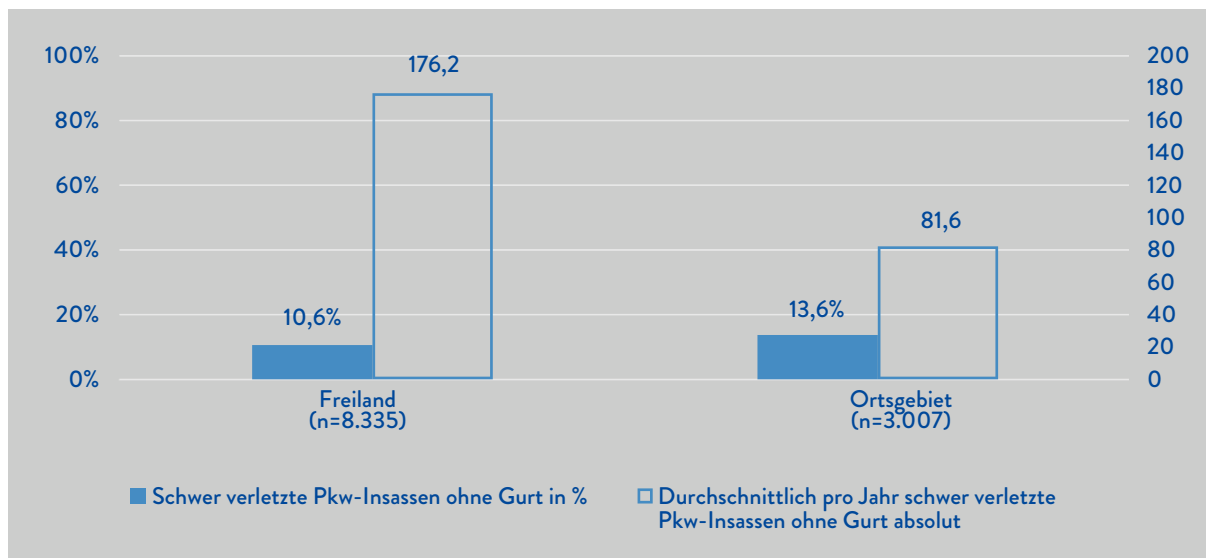


ABBILDUNG 29: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Gebiet, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

Absolut wurden deutlich mehr Pkw-Insassen ohne Gurt im Freiland als im Ortsgebiet getötet bzw. schwer verletzt. Durchschnittlich waren pro Jahr 53 getötete bzw. 176 schwer verletzte Pkw-Insassen ohne Gurt zum Zeitpunkt des Unfalls im Freiland unterwegs.

Relativ gesehen ist der Anteil der getöteten bzw. schwer verletzten ungesicherten Pkw-Insassen in Bezug auf alle getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Insassen im Ortsgebiet höher als im Freiland. Der Anteil der getöteten ungesicherten Pkw-Insassen betrug im Ortsgebiet 33,6% und im Freiland 31,0%. Der Anteil der schwer verletzten ungesicherten Pkw-Insassen betrug im Ortsgebiet 13,6%, im Freiland 10,6%.

Diese Tatsache wird durch die Aussage der Gurtverweigerer, dass sie auf Kurzstrecken bzw. im Ortsgebiet und bei geringeren Geschwindigkeiten den Gurt eher seltener verwenden als auf längeren Strecken mit höheren Geschwindigkeiten, bekräftigt (siehe dazu auch Kapitel 6, Einflussfaktoren auf die Gurtverwendung).

5.5.5 STRASSENART

Die meisten Unfälle mit ungesicherten Pkw-Insassen ereigneten sich absolut gesehen auf Landesstraßen L&B. Bei Verkehrsunfällen auf Landesstraßen L&B wurden durchschnittlich pro Jahr 42 ungesicherte Pkw-Insassen getötet und 152 ungesicherte Pkw-Insassen schwer verletzt.

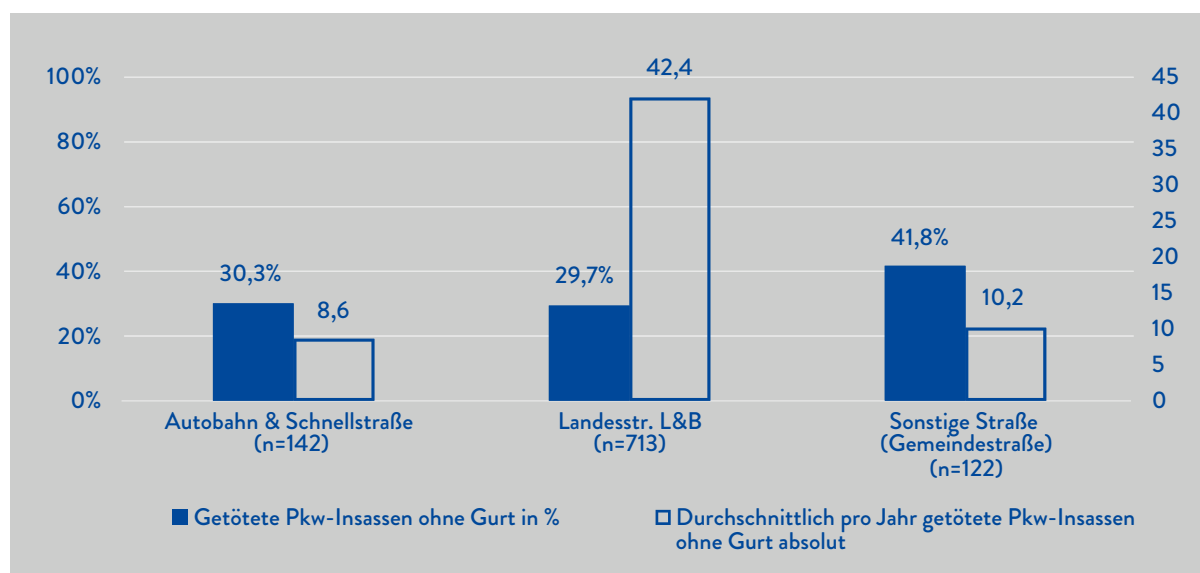


ABBILDUNG 30: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Straßenart, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

Relativ gesehen ist der Anteil der getöteten bzw. schwer verletzten ungesicherten Pkw-Insassen an der Gesamtanzahl aller getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Insassen allerdings auf „Sonstigen Straßen“ (Gemeindestraßen) am höchsten. Der Anteil der getöteten ungesicherten Pkw-Insassen betrug auf Sonstigen Straßen 41,8%. Der Anteil der schwer verletzten ungesicherten Pkw-Insassen betrug auf Sonstigen Straßen 19,4%.

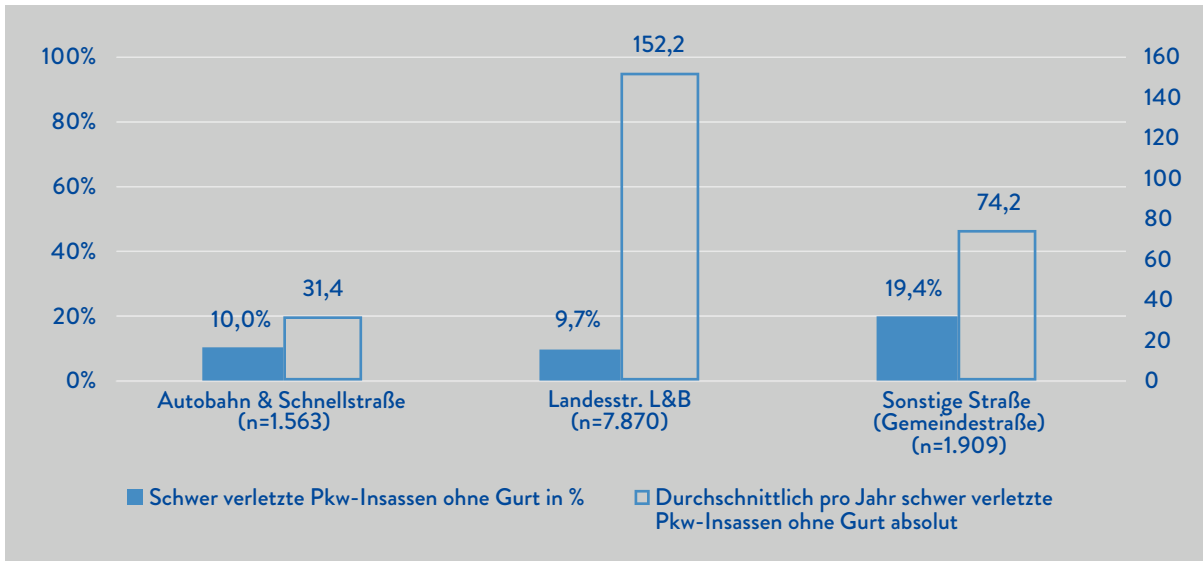


ABBILDUNG 31: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Straßenart, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

5.5.6 BUNDESLAND

Ungesicherte Pkw-Insassen verunglückten am häufigsten im Bundesland Niederösterreich. Jährlich wurden dort durchschnittlich 21 ungesicherte Pkw-Insassen getötet und 71 ungesicherte Pkw-Insassen schwer verletzt. Zu beachten ist dabei die Tatsache, dass in Niederösterreich die meisten getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen verzeichnet wurden.

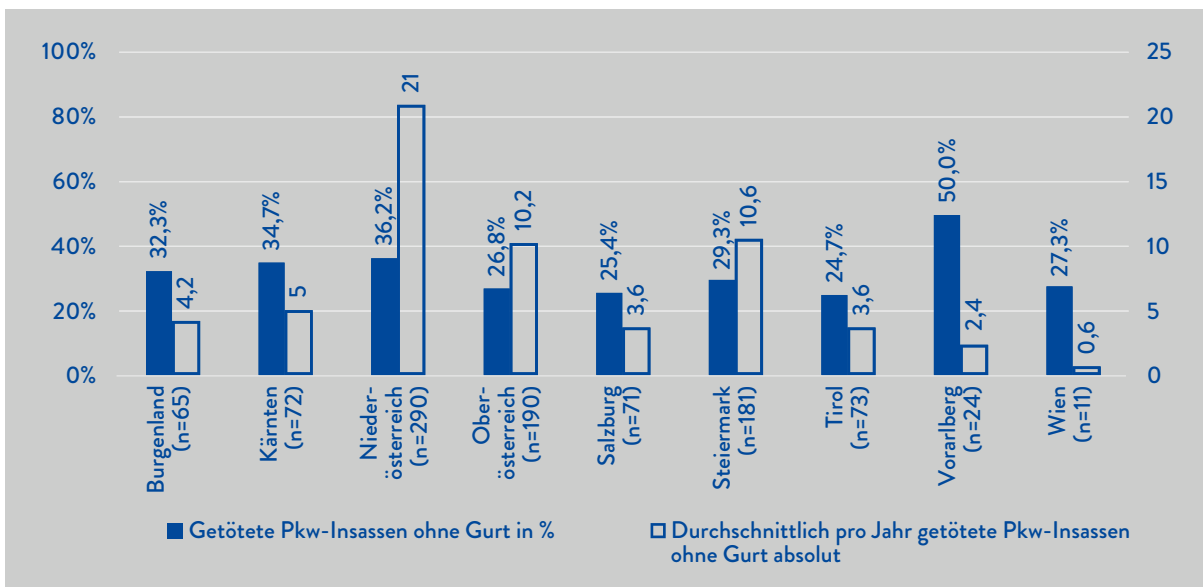
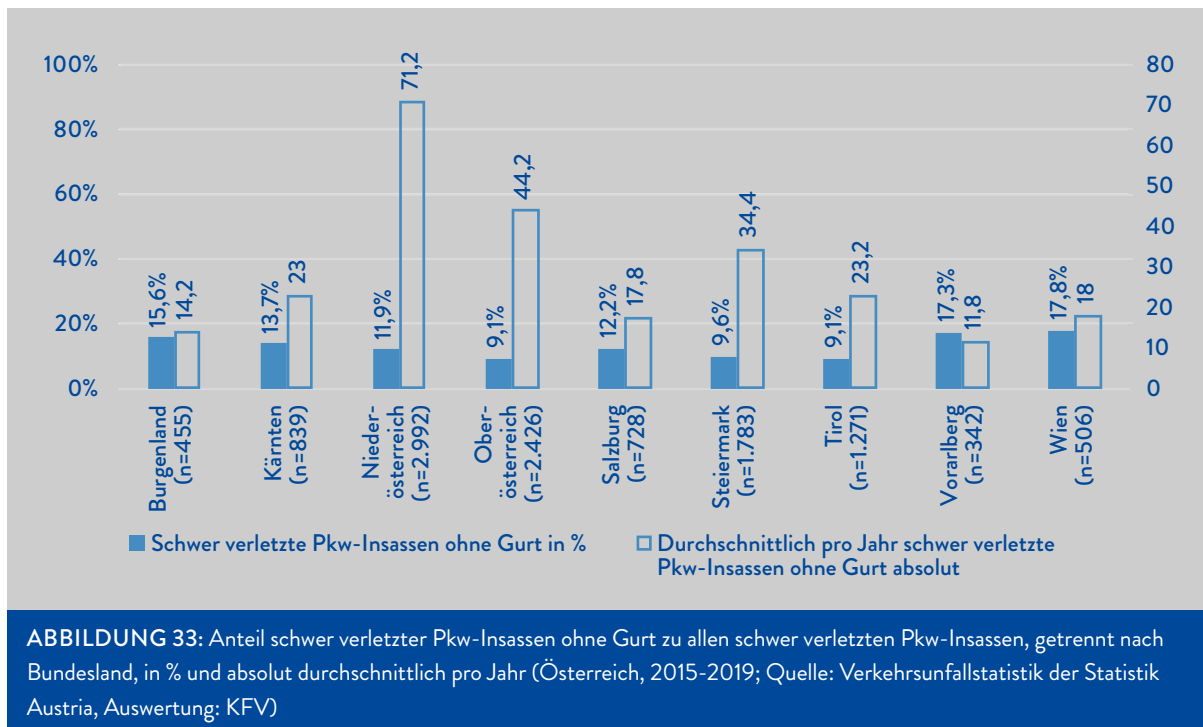


ABBILDUNG 32: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Bundesland, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)



Im Bundesland Vorarlberg ist der Anteil der getöteten ungesicherten Pkw-Insassen an allen getöteten Pkw-Insassen (50%) am höchsten, gefolgt von Niederösterreich (36,2%), Kärnten (34,7%) und dem Burgenland (32,3%).

Die Analyse der Unfalldaten der schwer verletzten ungesicherten Pkw-Insassen zeigt deren höchste Anteile an allen schwer verletzten Pkw-Insassen in Wien (17,8%), Vorarlberg (17,3%), Burgenland (15,6%) und Kärnten (13,7%).

5.5.7 UNFALLTYP

Getötete und schwer verletzte ungesicherte Pkw-Insassen verunglückten am häufigsten bei Alleinunfällen. Bei Alleinunfällen wurden jährlich durchschnittlich 39 ungesicherte Pkw-Insassen getötet bzw. 152 ungesicherte Pkw-Insassen schwer verletzt.

Beinahe die Hälfte (47,2%) der bei Alleinunfällen getöteten Pkw-Insassen war nicht gesichert, der Vergleichswert bei den schwer verletzten Pkw-Insassen liegt bei 20,1% (jeder Fünfte).

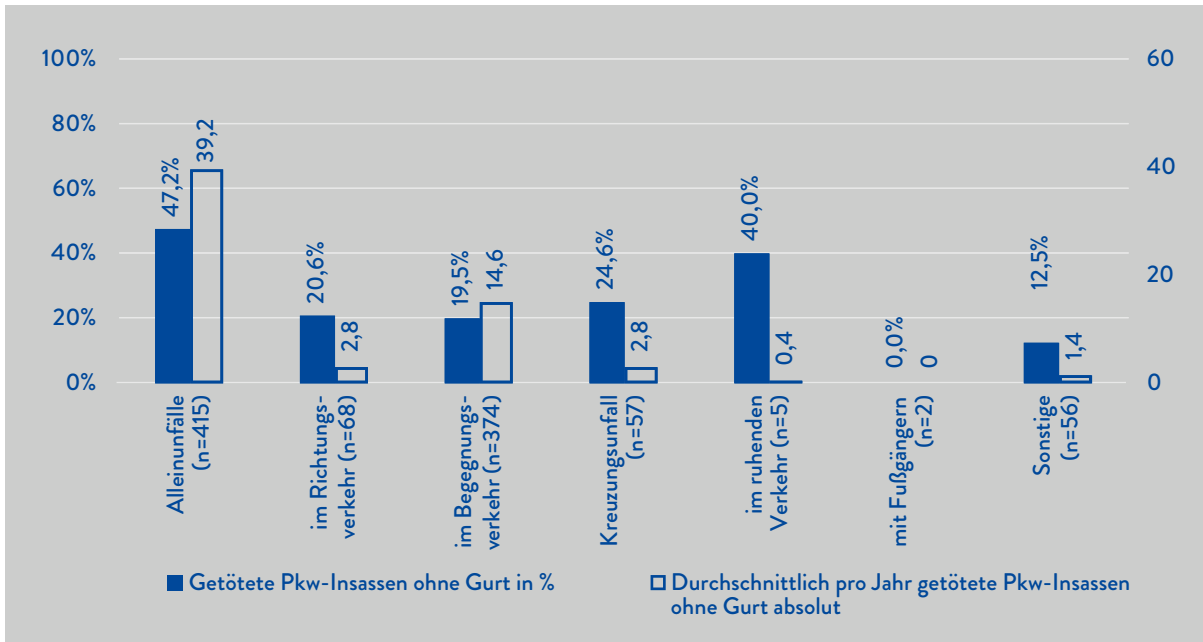


ABBILDUNG 34: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Unfalltyp, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

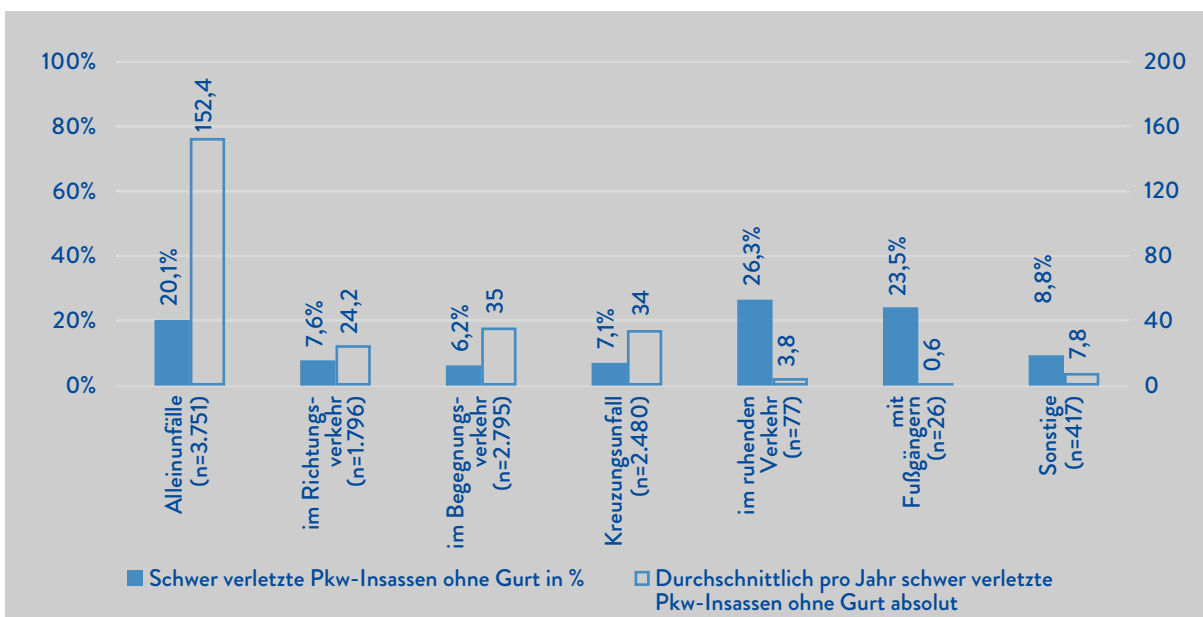


ABBILDUNG 35: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Unfalltyp, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

5.5.8 UNFALLURSACHE

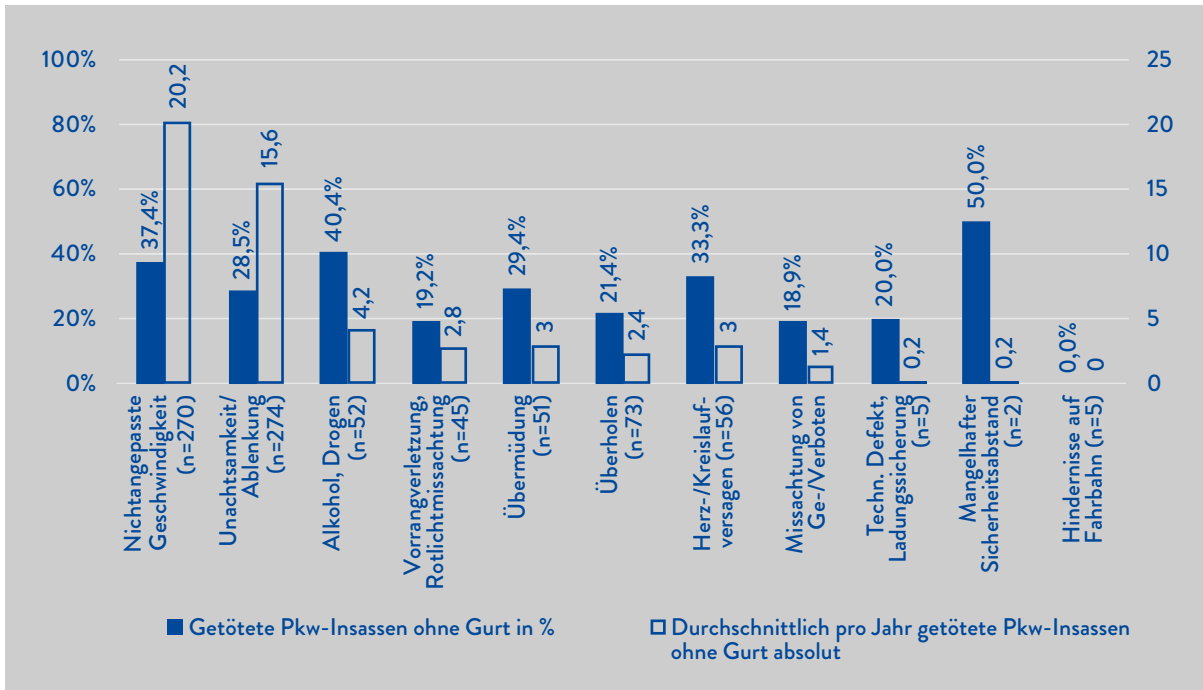


ABBILDUNG 36: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Unfallursache, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

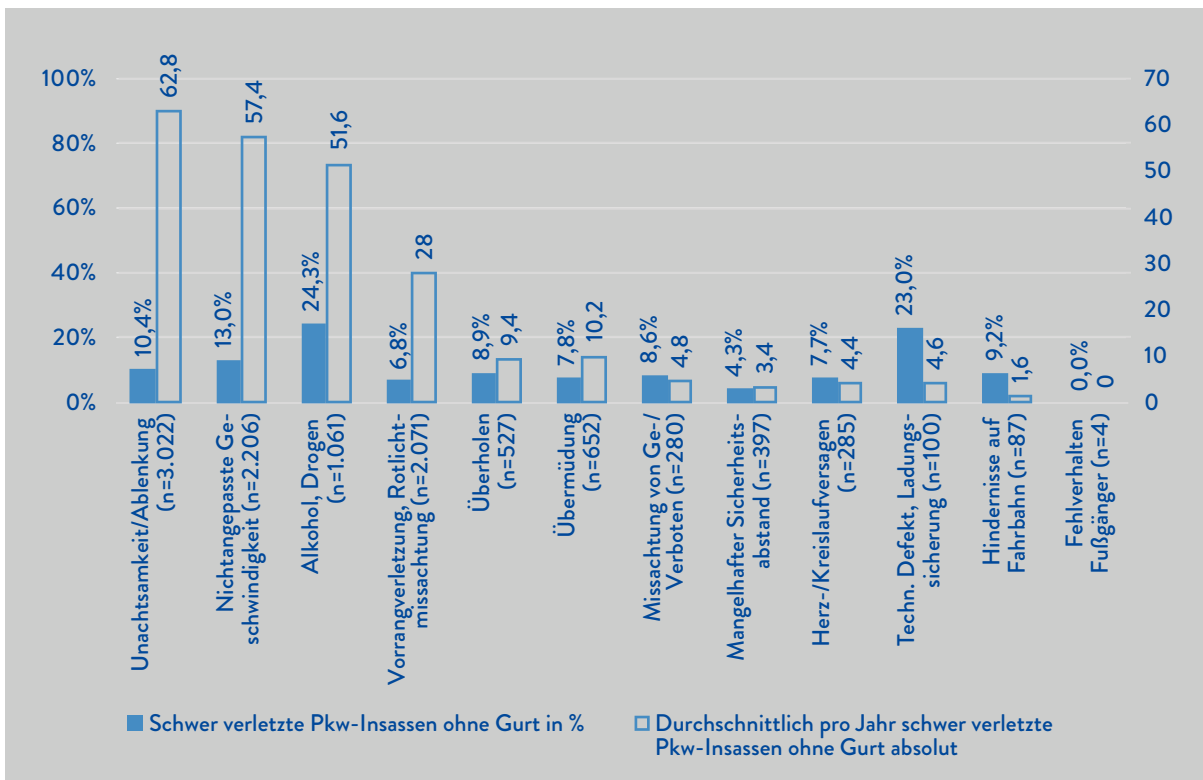


ABBILDUNG 37: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Unfallursache, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019; Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Auswertung: KFV)

Bei den nicht angegurteten getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen sind „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Unachtsamkeit/Ablenkung“ die mit Abstand am häufigsten verzeichneten Unfallursachen. An dritter Stelle liegt die Unfallursache „Alkohol und Drogen“. Bei dieser Unfallursache ist im Bereich der Getötetenzahlen jedoch von einer Dunkelziffer auszugehen, da in Österreich aufgrund der gesetzlichen Regelung bei Getöteten kein Blut entnommen werden darf und dementsprechend kein Test auf vorangehenden Alkohol- bzw. Drogenkonsum durchgeführt werden kann. Diese Vermutung bestätigt sich bei der Analyse der Daten der schwer verletzten unangegurteten Pkw-Insassen, bei denen die absolute Anzahl der Unfallursache „Alkohol und Drogen“ deutlich höher ist.

5.6 SICHERHEITSPOTENZIAL DURCH ERHÖHUNG DER GURTVERWENDUNGSQUOTE BEI PKW-INSASSEN AUF 100%

Für die Annahme, dass die Gurtverwendungsquote bei Pkw-Insassen in Österreich auf 100% erhöht werden könne, wurden das jährliche theoretische Reduktionspotenzial bezüglich der Anzahl der getöteten und schwer verletzten Pkw-Insassen sowie jenes der damit verbundenen Unfallfolgekosten ermittelt.

Für diese Berechnung wurden folgende Daten verwendet:

- Verkehrsunfalldaten der Jahre 2015-2019
- Gurtverwendungsquote Pkw-Insassen in Österreich 2019: 97%

Der Berechnung liegt die Annahme zugrunde, dass 0,3% der Pkw-Insassen trotz Gurt getötet bzw. 3,9% schwer verletzt werden. Die Anteile wurden anhand der Verkehrsunfallstatistik 2015-2019 berechnet.

Auf Basis der Unfalldaten 2015-2019 ergibt sich bei einer Gurtanlagequote von 100% eine durchschnittliche jährliche Reduktion von ca.

- minus 55 getöteten Pkw-Insassen pro Jahr.
- minus 195 schwer verletzten Pkw-Insassen pro Jahr.
- minus 265 Millionen Euro Unfallfolgekosten pro Jahr.

6 EINFLUSSFAKTOREN AUF DIE GURTVERWENDUNG BEI PKW-INSASSEN

Der Sicherheitsgurt kann im Falle eines Unfalls einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Verletzungsschwere leisten (siehe auch Kapitel 5.2). Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Ausschöpfung des Sicherheitspotenzials des Gurts ist es daher wichtig, die Verkehrsteilnehmer im Allgemeinen und die Gurtverweigerer im Speziellen von der Bedeutung des Sicherheitsgurts und dessen positiven Auswirkungen zu überzeugen. Als Basis für diese Überzeugungsarbeit ist es notwendig, die positiven und negativen Einflussfaktoren auf das Anschnallverhalten der Pkw-Insassen zu kennen.

Dafür wurden vom KFV in den Jahren 2013 und 2019 folgende Erhebungen durchgeführt:

- **Österreichweite Befragung 2013**

Im Auftrag des KFV führte die Triconsult Wirtschaftsanalytische Forschung Ges.m.b.H. im Jahr 2013 eine österreichweite Befragung zur Gurtverwendung durch. Insgesamt wurden anhand eines standardisierten Fragebogens 1.200 Personen telefonisch befragt, davon 600 Gurtverweigerer. Es wird davon ausgegangen, dass die Motive und Einstellungen zur Gurtverwendung des Jahres 2013 auch im Jahr 2020 noch Gültigkeit haben, weshalb diese umfassenden Befragungsergebnisse in die aktuelle Analyse einfließen.

- **Fokusgruppen-Diskussionen 2019**

Im Auftrag des KFV führte die Consent Markt- und Sozialforschung im Februar 2019 sechs moderierte Gruppendiskussionen (Fokusgruppen) mit insgesamt 61 Personen durch. Ziel war es, im Rahmen der qualitativen Fokusgruppendiskussionen mehr über die Motive und Hintergründe der Gurtverweigerer zu erfahren. In den Gruppen waren vertreten: Männer und Frauen aus städtischer und ländlicher Herkunft, sowohl Pkw-Lenker als auch Mitfahrer, Personen, die sich nur teilweise nicht angurten, aber auch Personen, die den Gurt nie verwenden.

- **Befragung junger Pkw-Lenker in der Pkw-Mehrphasenausbildung 2019**

Im Februar 2019 wurden vom KFV 787 Pkw-Lenker, die sich zu dieser Zeit in der Pkw-Mehrphasenausbildung befanden, anhand eines standardisierten Fragebogens zu ihrem Angurtverhalten befragt. Hintergrund für die Befragung der Mehrphasen-Teilnehmer war die Erkenntnis aus Daten der Unfallstatistik, dass ein hoher Anteil der verunglückten Gurtverweigerer aus jüngeren Erwachsenen besteht. Zudem handelt es sich bei dieser Altersgruppe um Personen, die nach Einführung der gesetzlichen Gurtanlegepflicht im Jahre 1984 aufgewachsen sind und deren Verhalten und Meinung deshalb in diesem Zusammenhang von großem Interesse sind.

Nachfolgend werden die von den Befragungs- und Fokusgruppenteilnehmern selbst genannten positiven und negativen Einflussfaktoren auf die Gurtverwendung zusammenfassend dargestellt.

6.1 POSITIVE EINFLUSSFAKTOREN AUF DIE GURT- VERWENDUNG

Die Befragungsergebnisse sowie die qualitativen Fokusgruppen-Gespräche mit Gurtverweigerern zeigen folgende positive Einflussfaktoren auf das Anschnallverhalten von Pkw-Lenkern:



Die Gurtverwendung wird von äußeren Einflussfaktoren, wie z.B. schlechtem Wetter und schlechter Sicht, hohem Verkehrsaufkommen und höheren Geschwindigkeiten (Fahrt auf Autobahn und Schnellstraße), positiv beeinflusst. Je länger die Fahrtstrecke ist, desto eher wird auch der Gurt verwendet.

Der positive Einfluss der Kinder auf die Gurtverwendung der Erwachsenen ist ebenfalls hervorzuheben. Beinahe die Hälfte der befragten Gurtverweigerer (45%) gab an, dass mitfahrende Kinder einen Einfluss auf das eigene Angurtverhalten haben. Knapp 90% waren auch der Meinung, dass sie durch ihre Vorbildwirkung das spätere Verhalten der Kinder beeinflussen.³² Kinder üben daher einen positiven Einfluss auf das Angurtverhalten Erwachsener aus, weil die Vorbildfunktion gegenüber Kindern als wichtig angesehen wird und Kinder die Erwachsenen meist auch eigens auf den Griff zum Gurt hinweisen.

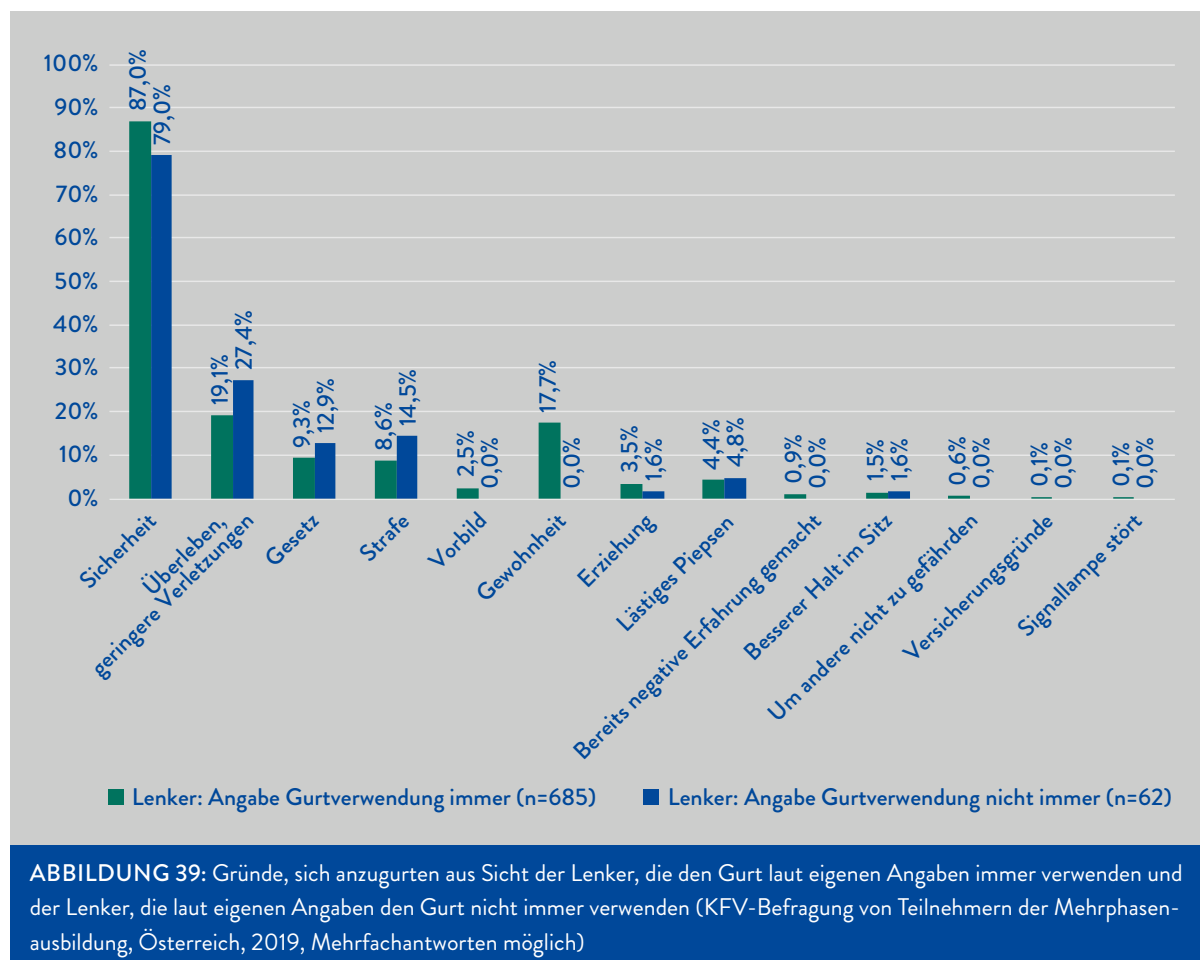
Weitere positive Einflussfaktoren in Sachen Gurtverwendung sind: die eigene vorsichtige Fahrweise und vernunftbetonte persönliche Einstellung, Gewohnheit, Gesetze, Polizeikontrollen und Strafen (wobei jedoch häufig erwähnt wird, dass die derzeit geltende Strafe von 35 Euro nicht abschreckend wirkt), Verkehrserziehung und technische Gurtwarnsysteme.

³² Siehe auch: Zuser V., Robatsch, K.: Gurt in Österreich. Unfallzahlen, Gurtquoten und Einstellungen, ZVR 2014/105, S. 190-196

Junge Pkw-Lenker wurden bei der im Rahmen der Mehrphasenausbildung durchgeführten Befragung nach ihren Gründen befragt, warum sie sich am Steuer angurten.

Für jene Personen, die angaben, sich als Lenker immer anzugurten und die bei dieser Frage eine Antwort gaben (n=685), sind der Sicherheitsgewinn (87%), die geringeren Verletzungen bzw. das Überleben im Falle eines Unfalls (19,1%) sowie die Gewohnheit (17,7%) Hauptgründe dafür, den Gurt immer zu verwenden.

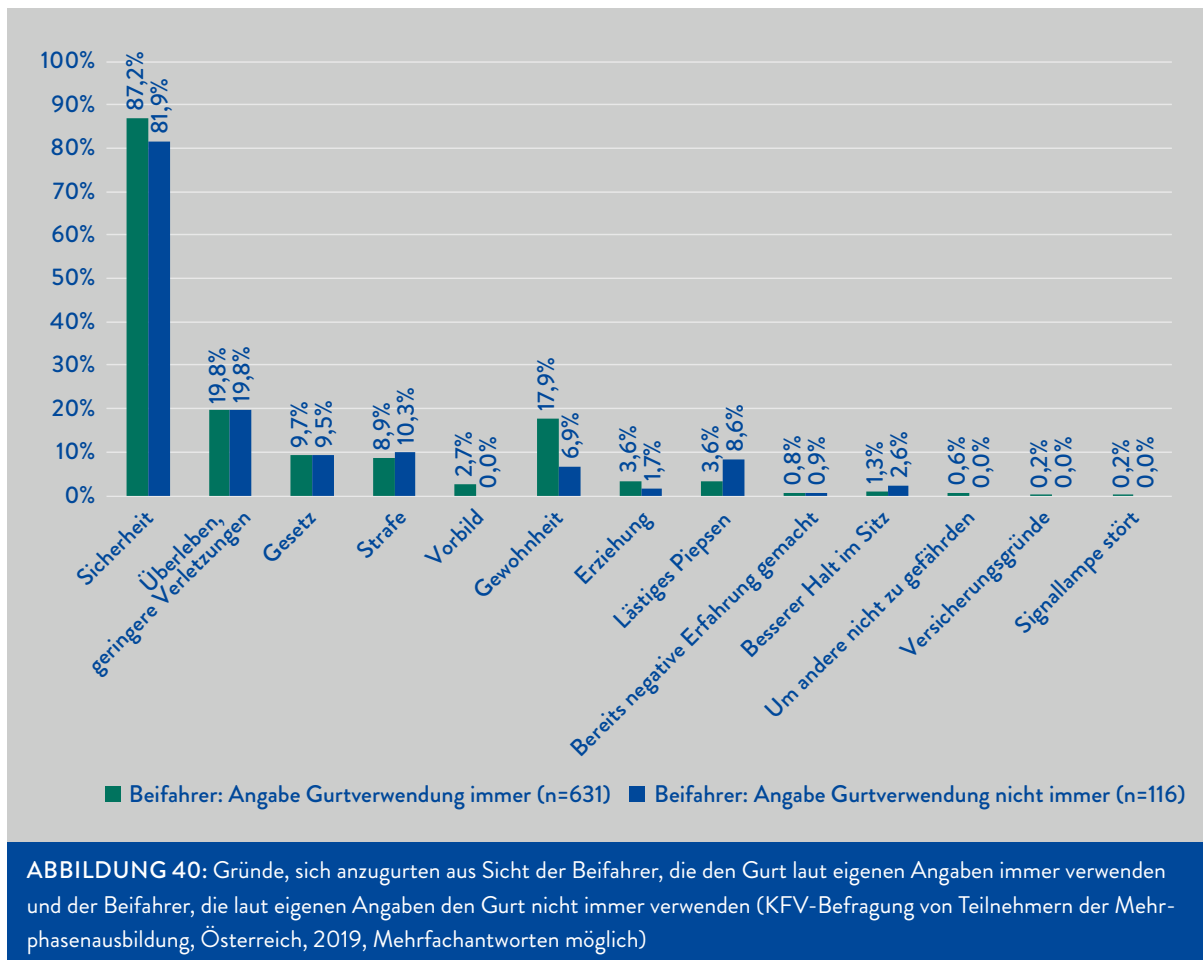
Bei jenen Lenkern, die sich laut eigenen Angaben nicht immer angurten (n=62), sind ebenfalls der Sicherheitsgewinn (79%) und das Überleben bzw. die geringeren Verletzungen (27,4%) im Falle eines Unfalls Hauptgründe für die Gurtverwendung. Strafe (14,5%) und Gesetz (12,9%) sind die am dritt- bzw. vierthäufigsten genannten Gründe, einen Gurt zu verwenden. Auffallend im Vergleich zu den Immer-Gurtträgern am Steuer ist die Tatsache, dass das Motiv Gewohnheit von den Nicht-immer-Gurtträgern gar nicht genannt wurde und die Themen Strafe und Gesetz einen höheren Stellenwert haben.



Die Hauptgründe dafür, sich als Beifahrer anzugurten, sind bei jenen Teilnehmern der Mehrphasen-Ausbildung, die angeben, sich als Beifahrer immer anzugurten und bei dieser Frage

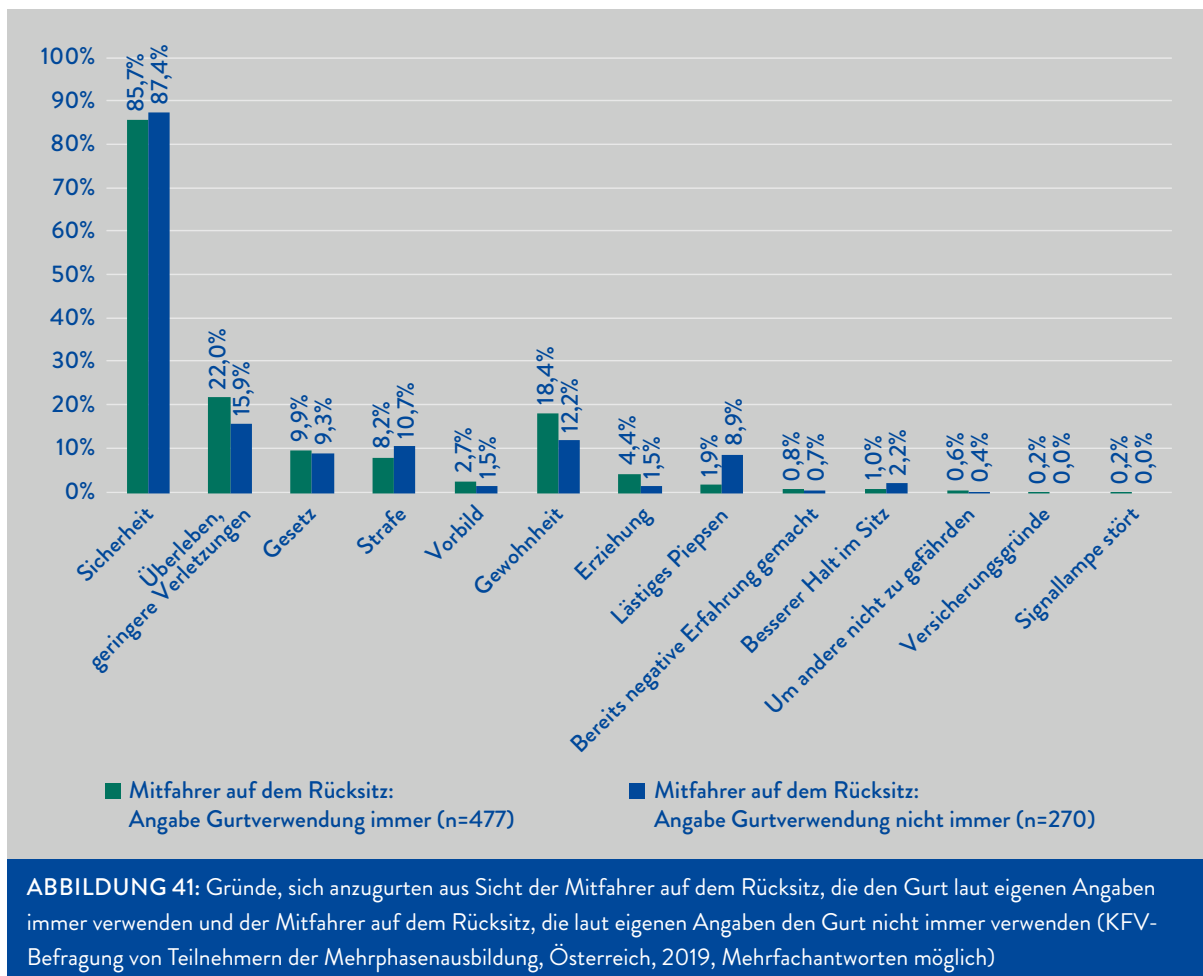
Gründe nannten (n=631), ähnlich den Vergleichswerten der Lenker. Am häufigsten genannt wurden Sicherheit (87,2%), Überleben bzw. geringere Verletzungen (19,8%) und Gewohnheit (17,9%).

Auch bei der Gruppe der Befragten, die angeben, sich als Beifahrer nicht immer anzugurten (n=116), sind die Hauptgründe ident mit jenen, die von den Lenkern angegeben wurden: Sicherheit (81,9%), Überleben bzw. geringere Verletzungen (19,8%) und Strafe (10,3%) bzw. Gesetz (9,5%). Gewohnheit wurde von knapp 7% der Befragten genannt.



Die Hauptgründe für ihre Gurtnutzung, die jene befragten Personen nennen (n=477), die sich als Mitfahrer auf dem Rücksitz immer angurten und bei dieser Frage Gründe nannten, sind wiederum Sicherheit (85,7%), Überleben bzw. geringere Verletzungen (22,0%) und Gewohnheit (18,4%).

Bei der Gruppe der Führerscheinneulinge, die sich als Mitfahrer auf dem Rücksitz nicht immer angurten (n=270), stehen wiederum die beiden Gründe Sicherheit (85,7%) und Überleben bzw. geringere Verletzungen (15,9%) an erster Stelle. Auffallend ist, dass hierbei jeder 8. Befragte die Gewohnheit als dritthäufigsten Grund für die Gurtverwendung nennt.



Zusammenfassend ist festzustellen, dass sowohl bei jenen befragten Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, die den Gurt immer verwenden, als auch bei jenen Personen, die den Gurt nicht immer verwenden, und für alle Sitzpositionen im Pkw (Lenker, Beifahrer, Mitfahrer auf dem Rücksitz) die Sicherheit mit Abstand als häufigster Grund, sich anzugurten, genannt wird.

Die Gewohnheit, sich anzugurten hat ebenfalls einen hohen Stellenwert. Schafft man es also mittels unterschiedlicher Maßnahmen, das Angurten als Gewohnheit zu etablieren, hat man im Zuge der Präventionsarbeit bereits viel erreicht.

Strafe und gesetzliche Bestimmungen haben, den Angaben der Befragten zufolge, ebenfalls eine Bedeutung zur positiven Beeinflussung des Angurtverhaltens.

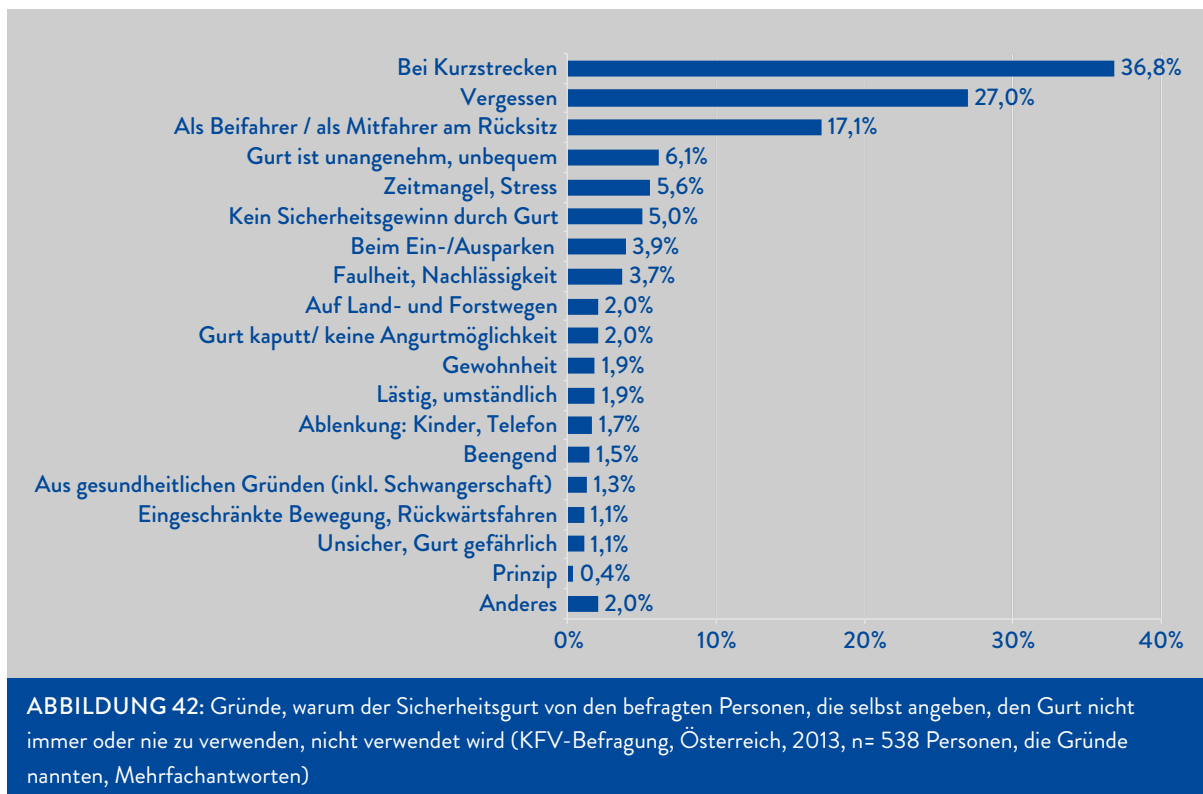
6.2 NEGATIVE EINFLUSSFAKTOREN AUF DIE GURT-VERWENDUNG

Im Rahmen der Befragung 2013 und der Fokusgruppen-Diskussionen 2019 wurden Personen nach den Gründen befragt, die sie von der Gurtverwendung abhalten. Auch diese genannten Gegenargumente sind die Basis für die Erarbeitung zielgerichteter Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtverwendung.

Bei der Befragung 2013 nannten 538 befragte Gurtverweigerer insgesamt 657 Gründe, sich nicht anzugurten (siehe Tabelle 7 und Abbildung 42). Die Gespräche mit Gurtverweigerern im Rahmen der Fokusgruppen und der stationären Gurtüberwachung 2019 zeigen ein vergleichbares Bild.

| WAS SIND DIE GRÜNDE, WENN SIE SICH IM PKW NICHT ANGURTEN? | NENNUNGEN | PROZENT |
|--|------------|---------|
| Auf Kurzstrecken | 198 | 36,8% |
| Vergessen | 145 | 27,0% |
| Als Beifahrer / als Mitfahrer am Rücksitz | 92 | 17,1% |
| Gurt ist unangenehm, unbequem | 33 | 6,1% |
| Zeitmangel, Stress | 30 | 5,6% |
| Kein Sicherheitsgewinn durch Gurt | 27 | 5,0% |
| Beim Ein-/Ausparken | 21 | 3,9% |
| Faulheit, Nachlässigkeit | 20 | 3,7% |
| Auf Land- und Forstwegen | 11 | 2,0% |
| Gurt kaputt / keine Angurtmöglichkeit | 11 | 2,0% |
| Gewohnheit | 10 | 1,9% |
| Lästig, umständlich | 10 | 1,9% |
| Ablenkung: Kinder, Telefon | 9 | 1,7% |
| Beengend | 8 | 1,5% |
| Aus gesundheitlichen Gründen (inkl. Schwangerschaft) | 7 | 1,3% |
| Eingeschränkte Bewegung, Rückwärtsfahren | 6 | 1,1% |
| Unsicher, Gurt gefährlich | 6 | 1,1% |
| Aus Prinzip | 2 | 0,4% |
| Anderes | 11 | 2,0% |
| Befragte Personen | 538 | |

TABELLE 7: Gründe, warum der Sicherheitsgurt von den befragten Personen, die selbst angeben, den Gurt nicht immer oder nie zu verwenden, nicht verwendet wird (KFV-Befragung, Österreich, 2013, n= 538 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten)



KEIN GURT AUF DER “KURZSTRECKE”

Der meistgenannte Grund dafür, sich nicht anzugurten, ist die “Kurzstrecke” (36,8%). Die Kurzstrecke wird, wie die Gespräche 2019 gezeigt haben, jedoch individuell sehr unterschiedlich definiert. Während die einen darunter verstehen, lediglich ein paar Häuserblöcke weiter in der gleichen Straße zu fahren, meinen andere damit das Einkaufen im Ort oder die Fahrt in die Nachbarorte. Andere wiederum verstehen als “Kurzstrecke” Entfernungen bis zu 15 km. Der Hauptgrund für die mangelnde Verwendung des Gurts auf Kurzstrecken ist die Tatsache, dass den Pkw-Insassen die Strecke bekannt ist, diese häufig gefahren wird und sie daher auf diesen Strecken keine Unfallgefahr sehen. Darüber hinaus sitzen die Pkw-Insassen nicht lange im Fahrzeug, fahren laut eigenen Angaben nicht so schnell bzw. teilweise nur im Ortsgebiet. Dazu kommt die Einschätzung, dass auf den bekannten Strecken in der näheren Umgebung keine Polizeikontrollen vermutet werden. Befragte erwähnten auch, für gewisse Tätigkeiten (z.B. zum Einkaufen fahren, Erledigung von Kleinigkeiten), die im Rahmen von Kurzstrecken erledigt werden können, keinen Gurt zu verwenden.

Personen, die den Gurt auf der Kurzstrecke (bewusst) nicht verwenden, geben aber an, sich auf Langstrecken-Fahrten (z.B. bei Ausflügen, auf Urlaubsreisen) sehr wohl anzugurten, wie Zitate aus den Fokusgruppen belegen: „Wenn ich nicht sehr weit fahre, verzichte ich drauf.“, „Wenn ich weiß, dass ich eine kurze Strecke fahr‘, gurte ich mich nicht an, anders bei einer langen Strecke ...“. Das bedeutet wiederum, dass bei dieser Gruppe der Gurtverweigerer die Möglichkeit besteht, sie durch Bewusstseinsbildung zur häufigeren Verwendung des Sicherheitsgurts zu bewegen.

KEIN GURT WEGEN "VERGESSENS"

Jeder vierte Gurtverweigerer (27,0%) hat laut Befragung 2013 schlichtweg auf den Gurt „vergessen“. Diese Gruppe an Gurtverweigerern handelt unbewusst, wie die vertiefenden Gespräche 2019 bestätigen. Diese Personengruppe kann durch Maßnahmen wie das Gurtwarnsystem im Kfz an das Anschnallen erinnert werden, wie Teilnehmer der Fokusgruppen bestätigen: „Man denkt auch gar nicht daran, das ist auch unbewusst.“, „Wenn es piepst, schnalle ich mich immer an.“ Um diese Gruppe der Nicht-Gurtverwender zur Gurnutzung zu motivieren, ist es ebenfalls notwendig, Bewusstseinsbildung für die Bedeutung des Sicherheitsgurts zu forcieren.

KEIN GURT ALS BEIFAHRER BZW. MITFAHRER AUF DEM RÜCKSITZ

17,1% der befragten Gurtverweigerer gaben 2013 an, sich nicht anzuschnallen, weil sie nur Beifahrer bzw. Mitfahrer auf dem Rücksitz sind. Hier fehlt einerseits das Bewusstsein, dass der Gurt auf allen Sitzen im Pkw die Insassen vor schwersten Verletzungen schützt und dass nach vorne geschleuderte ungesicherte Mitfahrer auf den Rücksitzen für die Personen in der ersten Reihe im Falle eines Unfalls zur lebensbedrohlichen Gefahr werden können.

NEGATIVE EINFLUSSFAKTOREN AUF DIE GURTVERWENDUNG BEI JUNGEN PKW-INSASSEN

In der Befragung der Mehrphasen-Teilnehmer wurde auch nach Gründen gesucht, die bei den jüngeren Erwachsenen einen negativen Einfluss auf das Anschnallverhalten ausüben.

Die 307 jungen Pkw-Insassen, die angaben, sich nicht immer anzugurten, wurden nach den Gründen gefragt, warum sie sich nicht immer angurten. 180 Personen davon nannten insgesamt 260 Gründe, die in nachfolgender Tabelle zusammenfassend dargestellt werden (Mehrfachantworten waren möglich).

Rund jeder dritte befragte junge Führerscheinbesitzer, der angibt, sich nicht immer oder nie anzugurten, verwendet den Gurt nicht, wenn er auf Kurzstrecken unterwegs ist (36,7%). Fast jeder fünfte Befragte (18,3%) gibt an, auf den Gurt zu vergessen bzw. den Gurt aus Faulheit bzw. Nachlässigkeit nicht zu verwenden. Etwa jede 7. befragte Person nennt als Grund für das Nicht-Angurten die Mitfahrt als Beifahrer oder Mitfahrer am Rücksitz (15,6%) und die Meinung, dass der Gurt unangenehm bzw. unbequem sei (15,0%).

| WAS SIND DIE GRÜNDE, WENN SIE SICH IM PKW NICHT ANGURTEN? | NENNUNGEN | PROZENT |
|--|------------|---------|
| Auf Kurzstrecken | 66 | 36,7% |
| Vergessen | 33 | 18,3% |
| Faulheit, Nachlässigkeit | 33 | 18,3% |
| Als Beifahrer / als Mitfahrer am Rücksitz | 28 | 15,6% |
| Gurt ist unangenehm, unbequem | 27 | 15,0% |
| Zeitmangel, Stress | 15 | 8,3% |
| Gurt kaputt / keine Angurtmöglichkeit | 7 | 3,9% |
| Beim Ein-/Ausparken | 6 | 3,3% |
| Lästig, umständlich | 5 | 2,8% |
| Ablenkung: Kinder, Telefon | 5 | 2,8% |
| Beengend | 4 | 2,2% |
| Kein Sicherheitsgewinn durch Gurt | 4 | 2,2% |
| Auf Land- und Forstwegen | 2 | 1,1% |
| Aus gesundheitlichen Gründen (inkl. Schwangerschaft) | 1 | 0,6% |
| Aus Prinzip | 1 | 0,6% |
| Anderes | 23 | 12,8% |
| Befragte Personen | 180 | |

TABELLE 8: Gründe, warum der Sicherheitsgurt von den befragten Personen, die selbst angeben, den Gurt nicht immer oder nie zu verwenden, nicht verwendet wird (KFV-Befragung unter Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, Österreich, 2019, n= 180 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten)



ABBILDUNG 43: Gründe, warum der Sicherheitsgurt von den befragten Personen, die selbst angeben, den Gurt nicht immer oder nie zu verwenden, nicht verwendet wird (KFV-Befragung unter Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, Österreich, 2019, n= 180 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten)

6.3 GRÜNDE FÜR EINE HÄUFIGERE GURTVERWENDUNG

Bei der Befragung 2013 wurden Personen, die angaben, sich nicht immer anzugurten, befragt, was dazu beitragen könnte, damit sie sich in Zukunft öfters angurten. Die Antworten der 600 Befragten, von denen 509 Befragte eine Antwort gaben, werden in nachfolgender Tabelle zusammenfassend dargestellt (Mehrfachantworten möglich).

Höhere bzw. härtere Strafen wurden von fast jedem fünften Befragten (rd. 18,5%) genannt; es ist die mit Abstand am häufigsten genannte Maßnahme. Die Ausweitung der Polizeikontrollen wurde von jedem achten Befragten (12,4%) angeführt und steht an zweiter Stelle. Weitere oftmalige Nennungen betreffen Information und Aufklärung (11,4%), Erfahrungen mit Gefahrensituationen und Unfallereignissen (11,2%) bzw. Selbsteinsicht (9,4%).

Für die Präventionsarbeit schwierig ist die Tatsache, dass jede achte befragte Person (12,4%) angab, dass nichts zu vermehrter Gurtverwendung beitragen kann.

| WAS KÖNNTE DAZU BEITRAGEN, DASS SIE SICH IN ZUKUNFT ÖFTERS ANGURTEN? | NENNUNGEN | PROZENT |
|--|------------|---------|
| Strafen: höher/härter | 94 | 18,5% |
| Nichts | 63 | 12,4% |
| Polizeikontrollen ausweiten | 63 | 12,4% |
| Information/Aufklärung | 58 | 11,4% |
| Erfahrung: mit Gefahrensituationen, Unfall | 57 | 11,2% |
| Selbsteinsicht | 48 | 9,4% |
| Werbung | 42 | 8,3% |
| Warnsignale einbauen, ausweiten | 33 | 6,5% |
| Strafen: Vormerksdelikt | 30 | 5,9% |
| Thema präsent halten: Erinnerung im Auto, Autobahn | 25 | 4,9% |
| Erziehung | 15 | 2,9% |
| Gurt bequemer machen/besser einstellbar | 13 | 2,6% |
| Angurten routinisieren | 11 | 2,2% |
| Soziale Kontrolle/sozialen Druck erhöhen | 9 | 1,8% |
| Gesetzliche Verpflichtung einführen ³³ | 8 | 1,6% |
| Startblockade bei Nichtangurten | 7 | 1,4% |
| Anderes | 2 | 0,4% |
| Befragte Personen | 509 | |

TABELLE 9: Gründe, die dazu beitragen könnten, dass sich Personen, die selbst angeben, sich nicht immer anzugurten, in Zukunft öfters angurten (KFV-Befragung, Österreich, 2013, n= 509 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten)

³³ Die gesetzliche Verpflichtung gibt es in Österreich seit langem. Details dazu siehe Kapitel Rechtssituation, 2.2 Ausrüstungsverpflichtung und Gurtanlagepflicht

6.4 BEURTEILUNG DER WIRKSAMKEIT VON MASSNAHMEN

Sowohl bei der Befragung im Jahr 2013 als auch bei jener im Jahr 2019 wurden die Teilnehmer gebeten, verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtverwendung nach deren Wirksamkeit zu beurteilen.

Bei der Befragung im Jahr 2013 wurden die Befragungsteilnehmer, die sich nicht immer angurten, gebeten, für elf unterschiedliche Maßnahmen zu beurteilen, wie stark sie deren Effekt (positive Wirkung) auf das Angurtverhalten einschätzen. Die Beurteilung erfolgte in vier Kategorien: wirkt sehr gut, wirkt gut, wirkt etwas und wirkt nicht.

Als am wirksamsten wurde die Maßnahme „Behandlung des Themas in den Schulen“ eingestuft, mehr als zwei Drittel (70,7%) beurteilten diese Maßnahme mit „wirkt sehr gut“ und jeder fünfte Befragte (19,5%) mit „wirkt gut“. Am zweitbesten wurden akustische Angurt-Warnsysteme (63,2% „wirkt sehr gut“, 23,7% „wirkt gut“) beurteilt. An dritter Stelle stehen das optische Angurt-Warnsystem (47,7% „wirkt sehr gut“; 30,3% „wirkt gut“) und verstärkte Kontrollen durch die Exekutive (47,5% „wirkt sehr gut“, 29,5% „wirkt gut“). Mehr als 70% Zuspruch (Wirkung „sehr gut“ bzw. „gut“) erhielten auch die Maßnahmen „Wegfahrsperre“ (d.h., man kann mit dem Fahrzeug erst wegfahren, wenn die Insassen angegurtet sind), „Nichtangurten als Vormerkdelikt“ und „Mehr Werbung im TV, Radio und in Zeitungen“.

Am schlechtesten beurteilt wurden die Maßnahmen „Mehr Veranstaltungen zum Thema Sicherheitsgurt“ und „Mehr Werbung durch Plakate“.

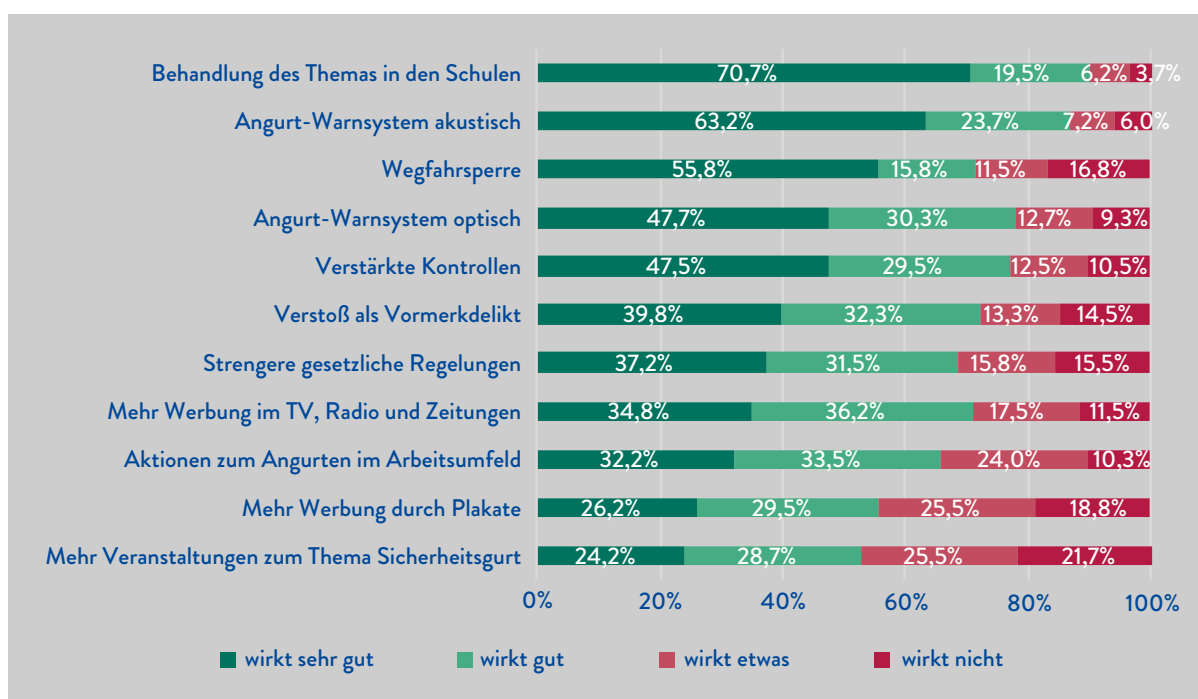
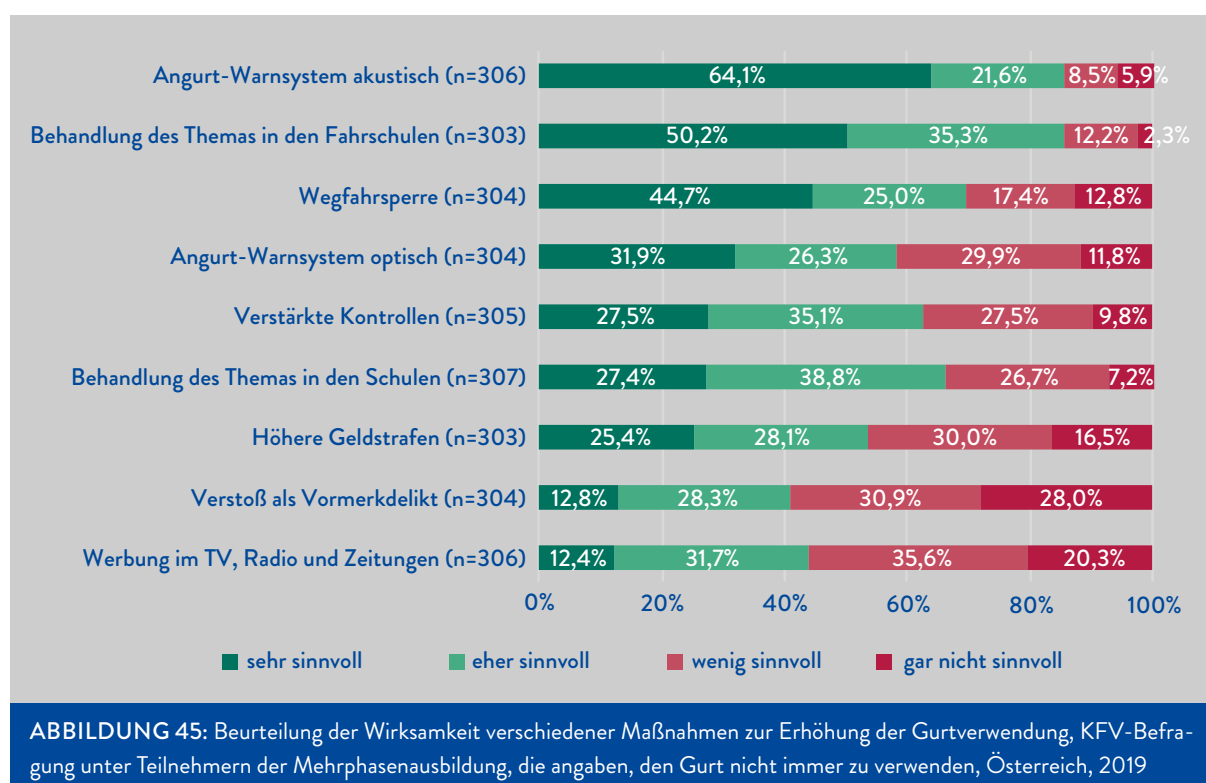


ABBILDUNG 44: Beurteilung der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtverwendung, KfV-Befragung unter Gurtverweigerern, Österreich, 2013, n=600

Bei der Befragung der Mehrphasen-Teilnehmer im Jahr 2019 war die Frage etwas anders gestellt als im Jahr 2013. Die jungen Pkw-Lenker, die sich nicht immer angurten, wurden gefragt, was geschehen müsste, damit sie sich in Zukunft tatsächlich immer angurten. Jede der neun genannten Maßnahmen beurteilten sie mit Bewertungen von „sehr sinnvoll“ über „eher sinnvoll“ bis „wenig sinnvoll“ und „gar nicht sinnvoll“. Die Fragestellung 2019 zielte speziell auf die eigene Person ab, während die Vergleichsfrage 2013 allgemein gestellt war, wodurch die Ergebnisse dieser beiden Fragen nur bedingt verglichen werden können.

Die Maßnahme „Angurt-Warnsystem akustisch“ wurde von mehr als 80% der Befragungsteilnehmer als „sehr sinnvoll“ (64,1%) bzw. „eher sinnvoll“ (21,6%) beurteilt und ist somit jene Maßnahme, der die höchste Wirksamkeit zugeschrieben wird. Als am zweitsinnvollsten wird die Behandlung des Themas in den Fahrschulen gesehen (50,2% „sehr sinnvoll“, 35,3% „eher sinnvoll“). Die positive Beurteilung dieser Maßnahme könnte mit der erst kürzlich absolvierten Fahrausbildung der Befragten zusammenhängen. Die Wegfahrsperr, die ein Losfahren ohne Gurt verhindert, ist die als am drittbesten eingestufte Maßnahme.

„Nichtangurten als Vormerkdelikt“ ist jene Maßnahme, die von den jungen Pkw-Führerscheinneulingen als am wenigsten sinnvoll beurteilt wurde. Mehr als jeder vierte Befragte (28%) sieht diese Maßnahme als „gar nicht sinnvoll“, fast jeder dritte (30,9%) als „wenig sinnvoll“ an. Ähnlich schlecht beurteilt wurde nur die Werbung im TV, Radio und in Zeitungen.



7 MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER GURTVERWENDUNG

Die Reduktionsziele des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020³⁴ werden aus heutiger Sicht sowohl im Zahlenbereich der getöteten als auch in jenem der schwer verletzten Verkehrsteilnehmer nicht erreicht werden. Die Erhöhung der Gurtanlegequote in Kfz kann allerdings einen großen Beitrag zur Reduktion der Getöteten- und Schwerverletztenzahlen leisten, wie die Unfallzahlen zeigen. Das erklärte Ziel muss sein, die Gurtanlegequote auf 100% zu erhöhen und die Gurtmoral vor allem auch auf Kurzstrecken zu verbessern.

Es gibt viele verschiedene Maßnahmen, um die Gurtanlegequote zu erhöhen. Abbildung 46 gibt einen beispielhaften Überblick über diese Maßnahmen.



Wesentlich für den Erfolg ist dabei ein Maßnahmenmix, der einerseits das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer für die Bedeutung des Angurtens erhöht und andererseits die Einhaltung der Gurtverwendung konsequent überprüft bzw. das Nichtangurten adäquat sanktioniert.

³⁴ Zielwert Getötete 2020: max. 311 Verkehrsteilnehmer (Stand 2019: 416, vorläufiger Stand 2020: 338), Zielwert Schwerverletzte 2020: max. 5.354 Verkehrsteilnehmer (Stand 2019: 7.384).

7.1 BEWUSSTSEINSBILDUNG

Die vorliegenden Ergebnisse der Verkehrsteilnehmer-Befragungen und Diskussionen in Fokusgruppen haben gezeigt, dass Maßnahmen im Bereich der Bewusstseinsbildung wesentlich sind. Die Verkehrsteilnehmer sind sich der Wirkung des Sicherheitsgurts auf die Verletzungsschwere vielfach nicht (ausreichend) bewusst, die bei einem Unfall freiwerdenden Kräfte werden zumeist unterschätzt. Immer wieder wird fälschlicherweise davon ausgegangen, dass der Gurt bei geringeren Geschwindigkeiten – z.B. im Ortsgebiet bei 50 km/h – nicht notwendig ist. Das Risiko, das von einer nicht angegurten Person auf deren Mitfahrer ausgeht, wird oftmals nicht ausreichend bzw. gar nicht beachtet.

Für eine Erhöhung der Gurtanlagequote ist es daher wesentlich, mittels unterschiedlicher bewusstseinsbildender Maßnahmen die Bedeutung des Sicherheitsgurts in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer zu verankern und diese zu einem nachhaltigen Umdenken zu bewegen. Diese Sensibilisierung kann zum Beispiel über Kinder erfolgen (z.B. durch Verkehrserziehung in Schulen und Kindergärten), da Kinder nachweislich einen positiven Einfluss auf das Anschnallverhalten der erwachsenen Pkw-Insassen haben. Darüber hinaus erscheint es zielführend, das Thema Sicherheitsgurt immer wieder bei bewusstseinsbildenden Aktionen in Gemeinden, Schulen etc. (z.B. durch die Verwendung des „Gurteschlittens“³⁵) in den Mittelpunkt zu rücken und auch in die Führerschein-Ausbildung (z.B. in den Theorie- und Praxisunterricht der Fahrschulen und in die Elemente der Mehrphasenausbildung) miteinfließen zu lassen, da sich leider auch in der Gruppe der jungen Kfz-Lenker eine lückenhafte Gurtverwendung feststellen lässt.

Die Behandlung des Themas Sicherheitsgurt in Schulen bzw. Fahrschulen wurde auch im Rahmen der Befragungen unter Gurtverweigerern als sehr wichtig angesehen. Im Jahr 2013 wurde der Maßnahme „Behandlung des Themas in den Schulen“ die höchste Wirksamkeit unterstellt (70,7% beurteilten die Maßnahme mit „wirkt sehr gut“, 19,5% mit „wirkt gut“). Unter den jungen Pkw-Führerscheinneulingen wurde die Maßnahme „Behandlung des Themas in den Fahrschulen“ als am zweitsinnvollsten angesehen, um das Anschnallverhalten junger Lenker positiv zu beeinflussen (50,2% beurteilten die Maßnahme mit „sehr sinnvoll“, 35,3% mit „eher sinnvoll“).

7.2 KONTROLLEN UND SANKTIONEN

Bewusstseinsbildende Maßnahmen können in Verbindung mit Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsüberwachung zu nachhaltigen Verhaltensänderungen führen. Um das Nichtverwenden des Sicherheitsgurts adäquat zu sanktionieren und die Gurtanlagequoten weiter zu erhöhen, sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

35 Ein Gurteschlitten ist ein Gerät, mit dem ein Verkehrsunfall simuliert wird. Die auf dem Gurteschlitten sitzende Person erfährt dadurch die Kräfte, die bei einem Verkehrsunfall ins Spiel kommen, und die Wirksamkeit des Gurts wird demonstriert.

HÖHERE STRAFEN FÜR NICHTANGURTEN:

Die Strafhöhe für das Nichtangurten beträgt in Österreich derzeit 35 Euro (bzw. Strafraumen bis 72 Euro; § 134 Abs 3d KFG), sie wurde seit 2004³⁶ nicht erhöht (zuvor: 21 Euro). Diese geringe Strafhöhe hat zur Folge, dass sich Gurtverweigerer auf Österreichs Straßen durch Strafen nicht abschrecken lassen. Dies hat sich in Gesprächen mit Gurtverweigerern selbst sowie mit Exekutivbeamten bestätigt. Die persönliche finanzielle Schmerzgrenze als Antrieb für eine Verhaltensänderung ist individuell sehr unterschiedlich gelagert. In einer 2019 durchgeführten Befragung³⁷ des KfV empfanden die Befragten im Durchschnitt eine Strafe von 60 Euro als angemessen. Mehr als jeder zweite junge Pkw-Führerscheinbesitzer im Zeitrahmen der Mehrphasenausbildung beurteilte die Maßnahme „höhere Geldstrafe“ als „sehr sinnvoll“ (25,4%) bzw. „eher sinnvoll“ (28,1%).

Hohe Strafen wirken einerseits über den Angstmechanismus, andererseits signalisieren sie, dass das entsprechende Fehlverhalten in der Gesellschaft weder erwünscht noch toleriert wird. Die Strafhöhe selbst ist in Expertenkreisen zu diskutieren und festzulegen. Das KfV schlägt eine Organstrafverfügung gemäß § 50 VStG in der Höhe von 90 Euro (bisher: 35 Euro) und einen Strafraumen (bei Nichtzahlung bzw. Strafen aufgrund von technischer Überwachung) bis zu 300 Euro (bisher: 72 Euro) vor. Wenn künftig auch das Kontrollhindernis der eigens notwendigen Anhaltung abgeschafft wird (siehe unten), kann die spezielle Regelung der Strafhöhe im KFG auch zur Gänze entfallen. Somit würden der allgemeine Strafraumen des KFG von 5.000 Euro und die allgemeinen Obergrenzen für Organmandate, Anonym- und Strafverfügungen nach dem VStG zur Anwendung kommen. Die Strafhöhe für Organmandate und Anonymverfügungen kann im neuen österreichweit einheitlichen Strafkatalog geregelt werden, den das BMK nach §§ 49a und 50 VStG erlassen kann. Bei der Festlegung der Strafhöhe ist jedenfalls die Relation zu anderen Delikten zu berücksichtigen. Während man durch das Nichtangurten vor allem sich selbst (bzw. eventuell Kfz-Mitfahrer) gefährdet, werden durch andere Delikte, wie z.B. Handy am Steuer oder Schnellfahren, auch andere Verkehrsteilnehmer außerhalb des eigenen Fahrzeugs gefährdet.

NICHTANGURTEN ALS VORMERKDELIKT:

Die Einbettung des Deliktes Nichtangurten ins Vormerkssystem bewirkt einen Sanktionenmix, der neben einer Geldstrafe auch Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und in letzter Konsequenz eine Entziehung der Lenkberechtigung vorsieht.

Das Nichtangurten als Vormerkdelikt finden vier von zehn befragten jungen Pkw-Führerscheinbesitzern in der Mehrphasenausbildung „sehr sinnvoll“ bzw. „eher sinnvoll“ (41,1%) zur positiven Beeinflussung ihres eigenen Angurtverhaltens. Bei der österreichweiten Befragung unter Gurtverweigerern 2013 wurde diese Maßnahme mit einer Zustimmung von 72,2% als „wirkt sehr gut“ bzw. „wirkt gut“ im Hinblick auf das Angurtverhalten der Gurtverweigerer eingestuft.

³⁶ Änderung der 3. KFG-Nov, BGBl I 2005/175

³⁷ Die Befragung wurde im Auftrag des KfV von Marketmind durchgeführt.

WEGFALL DER ANHALTEVERPFLICHTUNG:

Für die Bestrafung der Fahrzeuginsassen wegen Nichtangurtens muss derzeit entweder Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung vorliegen oder der Lenker muss von einem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes angehalten werden. Das Erfordernis der Anhaltung wurde in der Vergangenheit mehrfach aus verfassungsrechtlichen Gründen kritisiert³⁸ und führt in der Praxis dazu, dass weniger Gurtverweigerer bestraft werden können (z.B. Verletzung der Gurtpflicht auf Autobahnen bei starkem Verkehr). Eine Abschaffung des Kontrollhindernisses der eigens notwendigen Anhaltung würde die Wahrnehmung der Sanktionswahrscheinlichkeit verändern und damit zu einer höheren Regelbefolgung führen. Die Sonderregelung des § 134 Abs. 3c KFG sollte daher ersatzlos gestrichen werden, sodass die Sanktionierung von Verstößen gegen die Gurtpflicht nach den normalen Regelungen des VStG erfolgen kann.

VERSTÄRKTE KONTROLLEN DER GURTVERWENDUNG:

Seit 2017 ist es in Österreich möglich, die Gurtverwendung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen zu überprüfen (z.B. Section Control, Radar Frontblitzer). Wichtig ist, dass diese relativ neue Möglichkeit der Erfassung und Sanktionierung von Gurtverweigerern auch tatsächlich von der Exekutive verwendet wird. Es können ohnedies nur jene Gurtverweigerer bestraft werden, die aufgrund eines anderen Delikts (z.B. Schnellfahren, zu geringer Sicherheitsabstand) auffällig werden. Die Intensivierung der Kontrollen der Gurtpflicht soll dazu führen, dass Gurtverweigerer damit rechnen müssen, wegen ihres Fehlverhaltens auch bestraft zu werden. Auch die Gurtverweigerer selbst sehen verstärkte Kontrollen als wirksame und sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Gurtverwendung: Sechs von zehn (62,6%) befragten jungen Pkw-Führerscheinbesitzern in der Mehrphasenausbildung stuften verstärkte Kontrollen als „sehr sinnvoll“ bzw. „eher sinnvoll“ ein. Die Befragung der Gurtverweigerer im Pkw ergab 2013 eine noch höhere Zustimmung: 77,0% waren der Meinung, dass verstärkte Kontrollen einen sehr guten bzw. guten Effekt auf das Angurtverhalten haben.

Ebenso wie die Adaptierung des Strafausmaßes wurde auch die verdichtete und zielgerichtete Überwachung im Verkehrssicherheitsprogramm als prioritär ausgewiesen.³⁹ Diese polizeilichen Kontrollen sollen intensiv, gut sichtbar und öffentlichkeitswirksam durchgeführt werden. Studien haben gezeigt, dass sogenannte „Blitz“-Aktionen, die maximal vier Wochen andauern, zwar effektiv sind, um einen kurzfristigen Anstieg der Gurtanlagequote hervorzurufen – um langfristige Effekte erzielen zu können, sollten diese Aktionen allerdings mehrfach wiederholt werden. Dabei ist ein hohes Maß an Öffentlichkeitsarbeit äußerst wichtig, um die Wirkung der Überwachung zu optimieren.⁴⁰

38 Insb. Pürstl, Gerhard: Gurten- und Helmpflicht im Visier, ZVR 2014/106

39 Vgl. BMVIT, 2016, S. 60f

40 Vgl. ETS, 1999, S. 8

Begleitende Informationskampagnen können dazu beitragen, dass Verständnis für eine Adaptierung des Strafausmaßes oder für eine Erhöhung der Überwachungsintensität geweckt wird. Solche Maßnahmen können auf der Bezirks-, Landes- oder Bundesebene durchgeführt werden.⁴¹

7.3 TECHNISCHE MASSNAHMEN

Es gibt auch einige technische Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Gurtnutzung führen können. Allseits bekannt ist z.B. das akustische Sicherheitsgurt-Warnsystem („Piepserl“), das bereits seit 2014 in allen neuen Pkw vorgeschrieben ist (aufgrund der UN-Regelung Nr. 16 iVm der Verordnung (EG) Nr. 661/2009). Seit 1. September 2019 ist die Ausstattung mit Sicherheitsgurt-Warnsystemen bei neuen Kfz-Typen nun auch für alle Vorder- und Rücksitze (Pkw und Fahrzeuge zur Güterbeförderung bis 3,5 t) bzw. für alle Vordersitze (Lkw und Busse) verpflichtend. Ab dem 1. September 2021 werden nur mehr Kfz mit entsprechenden Warnsystemen zugelassen. Technische Maßnahmen sind jedoch nur dann hilfreich, wenn sie von den Verkehrsteilnehmern auch akzeptiert werden. Die Befragungen 2013 und 2019 zeigten eine hohe Akzeptanz akustischer Warnsysteme: 86% der MEP-Befragten, die angaben, den Gurt nicht immer zu verwenden (2019), schätzen diese als sehr bzw. eher sinnvolle Maßnahme zur positiven Beeinflussung ihres Angurterhaltens ein. 87% der befragten Gurtverweigerer (2013) finden, dass diese Maßnahme sehr gut (63%) bzw. gut (24%) wirkt. Grundsätzlich werden die technischen Maßnahmen sehr unterschiedlich diskutiert: In den Diskussionsrunden wird z.B. einerseits berichtet, dass das „Piepserl“ tatsächlich zur häufigeren Gurtverwendung beiträgt (Erinnerungsfunktion). Erfahrungsberichte aus der Praxis (die sich teilweise auch mit Antworten der Diskussions- und Befragungsteilnehmer decken) zeigen jedoch andererseits, dass Kfz-Nutzer sehr einfallsreich in der Umgehung dieses Warnsystems sein können (z.B. wird der Gurt hinter dem Körper vorbeigeführt, die Warnungen im Fahrzeug (Piepsen, Blinken) werden aus dem Elektronikprogramm gelöscht oder Gurtschnallen werden ohne Gurtbänder in das Schloss gesteckt). Weitere technische Maßnahmen sind z.B. eine Wegfahrsperrung (Seat Belt Ignition Interlock; ermöglicht den Start des Kfz erst, wenn alle Fahrzeuginsassen angegurtet sind) oder ein automatischer Sicherheitsgurt.

Wie in vielen anderen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit ist es auch beim Thema Sicherheitsgurt wesentlich, einen konzertierten Maßnahmenmix umzusetzen, um möglichst viele Personen zu erreichen und eine dauerhafte Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer zu bewirken.

⁴¹ Vgl. Block, 2010, S. 87

8 VERZEICHNISSE

8.1 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

| | |
|-------|---|
| ABGB | Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch |
| ATS | Österreichischer Schilling (internationale Abkürzung) |
| AUVA | Allgemeine Unfallversicherungsanstalt |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| BMI | Bundesministerium für Inneres |
| BMK | Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| ETSC | European Transport Safety Council |
| IRTAD | International Road Traffic and Accident Database |
| KFG | Kraftfahrgesetz |
| KfV | Kuratorium für Verkehrssicherheit |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| MEP | Mehrphasenausbildung (zweite Ausbildungsphase laut Führerscheingesetz) |
| ÖAMTC | Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub |
| OECD | Organisation for Economic Co-operation and Development |
| OLG | Oberlandesgericht |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| PLN | Polnischer Zloty (internationale Abkürzung) |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| UVS | Unabhängiger Verwaltungssenat |
| VStG | Verwaltungsstrafgesetz |
| ZVR | Zeitschrift für Verkehrsrecht |

8.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | |
|--|----|
| ABBILDUNG 1: Getötete, schwer und leicht verletzte Kfz-Insassen ohne und mit Gurt in %, Österreich, 2015-2019 | 25 |
| ABBILDUNG 2: Getötete Kfz-Insassen nach Verkehrsart: Vergleich ohne und mit Gurt, absolut und in %, 2015-2019, Durchschnitt pro Jahr, Österreich | 25 |
| ABBILDUNG 3: Schwer verletzte Kfz-Insassen nach Verkehrsart: Vergleich ohne und mit Gurt, absolut und in %, 2015-2019, Durchschnitt pro Jahr, Österreich | 26 |
| ABBILDUNG 4: Leicht verletzte Kfz-Insassen nach Verkehrsart: Vergleich ohne und mit Gurt, absolut und in %, 2015-2019, Durchschnitt pro Jahr, Österreich | 27 |
| ABBILDUNG 5: Zeitliche Entwicklung der Sicherungsquoten von erwachsenen Pkw-Insassen nach der Sitzposition im Pkw und Sicherungsquote von Kindern unabhängig von der Sitzposition (KFV-Erhebungen, Österreich, 1999-2020) | 31 |
| ABBILDUNG 6: Sicherungsquoten von jungen Pkw-Insassen (17-24 Jahre) in der Mehrphasen-Ausbildung nach der Sitzposition im Pkw (KFV-Befragung, Österreich, 2019, n=787) | 32 |
| ABBILDUNG 7: Gurtverwendungsquote auf den Vordersitzen im internationalen Vergleich 2018 | 33 |
| ABBILDUNG 8: Gurtverwendungsquote auf den Rücksitzen im internationalen Vergleich 2018 | 34 |
| ABBILDUNG 9: Entwicklung des jährlichen Anteils der ungesicherten getöteten/schwer verletzten/leicht verletzten Pkw-Insassen an allen getöteten/schwer verletzten/leicht verletzten Pkw-Insassen in %, Österreich, 2012-2019 | 36 |
| ABBILDUNG 10: Verletzungsschwere von Pkw-Insassen ohne Gurt (n=5.271) und mit Gurt (n=116.443), in %, Österreich, 2015-2019 | 37 |
| ABBILDUNG 11: Charakteristische Merkmale der getöteten oder schwer verletzten Pkw-Gurtverweigerer in Österreich auf Basis der Auswertungen der Verkehrsunfallstatistik 2015-2019 | 40 |
| ABBILDUNG 12: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Geschlecht, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 42 |
| ABBILDUNG 13: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Geschlecht, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 42 |
| ABBILDUNG 14: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Altersklassen, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 43 |
| ABBILDUNG 15: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Altersklassen, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 43 |

| | |
|--|----|
| ABBILDUNG 16: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Beteiligung, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 44 |
| ABBILDUNG 17: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Beteiligung, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 44 |
| ABBILDUNG 18: Anteil getöteter Pkw-Lenker ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Lenkern, getrennt nach Hauptunfallverursacher, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 45 |
| ABBILDUNG 19: Anteil schwer verletzter Pkw-Lenker ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Lenkern, getrennt nach Hauptunfallverursacher, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 45 |
| ABBILDUNG 20: Anteil getöteter Pkw-Lenker ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Lenkern, getrennt nach Alkoholisierung, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 46 |
| ABBILDUNG 21: Anteil schwer verletzter Pkw-Lenker ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Lenkern, getrennt nach Alkoholisierung, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 47 |
| ABBILDUNG 22: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Wochentag, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 48 |
| ABBILDUNG 23: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Wochentag, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 48 |
| ABBILDUNG 24: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Tageszeit, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 49 |
| ABBILDUNG 25: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Tageszeit, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 49 |
| ABBILDUNG 26: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Lichtverhältnissen, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 50 |
| ABBILDUNG 27: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Lichtverhältnissen, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 50 |
| ABBILDUNG 28: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Gebiet, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 51 |
| ABBILDUNG 29: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Gebiet, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 51 |

| | |
|---|----|
| ABBILDUNG 30: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Straßenart, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 52 |
| ABBILDUNG 31: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Straßenart, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 53 |
| ABBILDUNG 32: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Bundesland, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 53 |
| ABBILDUNG 33: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Bundesland, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 54 |
| ABBILDUNG 34: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Unfalltyp, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 55 |
| ABBILDUNG 35: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Unfalltyp, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 55 |
| ABBILDUNG 36: Anteil getöteter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen getöteten Pkw-Insassen, getrennt nach Unfallursache, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 56 |
| ABBILDUNG 37: Anteil schwer verletzter Pkw-Insassen ohne Gurt zu allen schwer verletzten Pkw-Insassen, getrennt nach Unfallursache, in % und absolut durchschnittlich pro Jahr (Österreich, 2015-2019) | 56 |
| ABBILDUNG 38: Positive Einflussfaktoren auf die Gurtverwendung auf Basis einer österreichweiten Befragung 2013 (n=1.200 Personen), einer Befragung von Teilnehmern der Pkw-Mehrphasenausbildung in Österreich (2019, n=787 Befragte) und qualitativer Fokusgruppendifkussionen (2019, n=61 Personen) | 59 |
| ABBILDUNG 39: Gründe, sich anzugurten aus Sicht der Lenker, die den Gurt laut eigenen Angaben immer verwenden und der Lenker, die laut eigenen Angaben den Gurt nicht immer verwenden (KFV-Befragung von Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, Österreich, 2019, Mehrfachantworten möglich) | 60 |
| ABBILDUNG 40: Gründe, sich anzugurten aus Sicht der Beifahrer, die den Gurt laut eigenen Angaben immer verwenden und der Beifahrer, die laut eigenen Angaben den Gurt nicht immer verwenden (KFV-Befragung von Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, Österreich, 2019, Mehrfachantworten möglich) | 61 |
| ABBILDUNG 41: Gründe, sich anzugurten aus Sicht der Mitfahrer auf dem Rücksitz, die den Gurt laut eigenen Angaben immer verwenden und der Mitfahrer auf dem Rücksitz, die laut eigenen Angaben den Gurt nicht immer verwenden (KFV-Befragung von Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, Österreich, 2019, Mehrfachantworten möglich) | 62 |
| ABBILDUNG 42: Gründe, warum der Sicherheitsgurt von den befragten Personen, die selbst angeben, den Gurt nicht immer oder nie zu verwenden, nicht verwendet wird (KFV-Befragung, Österreich, 2013, n= 538 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten) | 64 |

| | |
|---|----|
| ABBILDUNG 43: Gründe, warum der Sicherheitsgurt von den befragten Personen, die selbst angeben, den Gurt nicht immer oder nie zu verwenden, nicht verwendet wird (KFV-Befragung unter Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, Österreich, 2019, n= 180 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten) | 66 |
| ABBILDUNG 44: Beurteilung der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtverwendung, KFV-Befragung unter Gurtverweigerern, Österreich, 2013, n=600 | 68 |
| ABBILDUNG 45: Beurteilung der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtverwendung, KFV-Befragung unter Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, die angaben, den Gurt nicht immer zu verwenden, Österreich, 2019 | 69 |
| ABBILDUNG 46: Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtanlegequote in Österreich | 70 |

8.3 TABELLENVERZEICHNIS

| | |
|---|----|
| TABELLE 1: Überblick Gurtpflicht in Kraftfahrzeugen | 16 |
| TABELLE 2: Internationaler Überblick über Strafen und sonstige Sanktionen bei Verstößen gegen die Gurtanlegepflicht | 21 |
| TABELLE 3: Volkswirtschaftliche Unfallkosten für Verkehrsunfälle mit Personenschaden (Angaben in Euro, Preisstand: 2016) | 28 |
| TABELLE 4: Jahresdurchschnittliche Unfallfolgekosten durch nicht angegurte Kfz- und Pkw-Insassen inkl. Sachschadenskosten auf Basis der Unfallfolgekostenrechnung 2017 und der Unfallzahlen 2015 bis 2019 | 29 |
| TABELLE 5: Getötete bzw. schwer verletzte Pkw-Insassen ohne Gurt bzw. mit Gurt in den Kategorien Männer und 20-29 Jahre, in % aller getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Insassen ohne bzw. mit Gurt und getötete bzw. schwer verletzte Pkw-Lenker ohne Gurt bzw. mit Gurt in den Kategorien Hauptunfallverursacher und alkoholisierte Lenker, in % aller getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Lenker ohne bzw. mit Gurt, Österreich, 2015 bis 2019 | 38 |
| TABELLE 6: Getötete bzw. schwer verletzte Pkw-Insassen ohne Gurt bzw. mit Gurt in den Kategorien Wochenende, Abend- und Nachtstunden, Dunkelheit/Dämmerung/künstliche Beleuchtung, Freiland, Landesstraßen L&B, Alleinunfälle, Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“, Unfallursache „Unachtsamkeit/Ablenkung“, in % aller getöteten bzw. schwer verletzten Pkw-Insassen ohne bzw. mit Gurt, Österreich, 2015 bis 2019 | 39 |
| TABELLE 7: Gründe, warum der Sicherheitsgurt von den befragten Personen, die selbst angeben, den Gurt nicht immer oder nie zu verwenden, nicht verwendet wird (KFV-Befragung, Österreich, 2013, n= 538 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten) | 63 |
| TABELLE 8: Gründe, warum der Sicherheitsgurt von den befragten Personen, die selbst angeben, den Gurt nicht immer oder nie zu verwenden, nicht verwendet wird (KFV-Befragung unter Teilnehmern der Mehrphasenausbildung, Österreich, 2019, n= 180 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten) | 66 |
| TABELLE 9: Gründe, die dazu beitragen könnten, dass sich Personen, die selbst angeben, sich nicht immer anzugurten, in Zukunft öfters angurten (KFV-Befragung, Österreich, 2013, n= 509 Personen, die Gründe nannten, Mehrfachantworten) | 67 |

8.4 LITERATURVERZEICHNIS

- Block, Martin; Pollack, Felicitas; Pumberger, Andrea; Riegler, Sebastian: Ableitung von Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtanlegequoten, Report Nr. 57, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) im Auftrag der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA), 2019
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020, 2. Auflage 2016
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): <https://www.bmvit.gv.at/themen/strasse/verkehrssicherheit/unfallpraevention/gurtenpflicht/warum.html>; abgefragt am 04.12.2019
- European Transport Safety Council (ETSC): Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe, 1999
- Herry Consult/KFV: Unfallkostenrechnung Straße 2017, in: Forschungsarbeiten des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Band Nr. 065, Herausgeber: BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, 2017
- International Transport Forum, OECD, International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD): Road Safety Annual Report 2019
- Kaltenegger, Armin; Koller, Thomas: Die Entwicklung der Gurtanlegepflicht, ZVR 1999, 425
- Kuratorium für Verkehrssicherheit: Lebensretter Kindersitz, Wien, 2019
- Nedbal-Bures, Brigitte: Gurt, Helm und Telefon: Problematik der verwaltungsrechtlichen Strafbarkeit, ZVR 2019/4
- ÖAMTC: www.oeamtc.at/1375_19+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa_low.pdf/18.201.714; Strafenkatalog Europa; abgefragt am 29.10.2019
- Pürstl, Gerhard: Gurten- und Helmpflicht im Visier – Kritische Betrachtung der gesetzlichen Ausgestaltung, ZVR 2014/106
- Zuser, Veronika; Robatsch, Klaus: Gurt in Österreich. Unfallzahlen, Gurtquoten und Einstellungen, ZVR 2014/105, S. 190-196

9 FRAGEBÖGEN

9.1 BEFRAGUNG DER TEILNEHMER DER PKW-MEHRPHASENAUSBILDUNG 2019

1. Wohnort

Stadt Land Bundesland:

2. Alter: Jahre

3. Geschlecht

männlich weiblich

4. Sind Sie österreichische/r StaatsbürgerIn?

ja, seit meiner Geburt
 ja, eingebürgert
 nein, Ursprung:

5. Nationalität des Vaters:

Nationalität der Mutter:

6. Schulbildung:

Pflichtschule Lehre Matura Studium Sonstiges

7. Bisher gefahrene Kilometer:

8. **Wie häufig gurten Sie sich als LenkerIn eines Pkw an?**

- immer häufig selten nie

9. **Wie häufig gurten Sie sich als BeifahrerIn im Pkw an?**

- immer häufig selten nie

10. **Wie häufig gurten Sie sich am Rücksitz an?**

- immer häufig selten nie

11. **Wenn Sie sich angurten, wann tun Sie das für gewöhnlich?**

- vor dem Anlassen des Pkw beim Losfahren/Ausparken
 gurte mich nie an nach dem Anlassen des Pkw
 später, unterwegs

12. **Nennen Sie Gründe, warum Sie sich überhaupt angurten!**

.....
.....

13. **Nennen Sie Gründe, warum Sie sich nicht immer angurten!**

.....
.....

14. Was müsste geschehen, damit Sie sich in Zukunft tatsächlich IMMER angurten?

.....
.....

a) Höhere Geldstrafen?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

Wie hoch? Euro

b) Behandlung des Themas in den Fahrschulen?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

c) Behandlung des Themas an den Schulen?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

d) Angurt-Warnsystem akustisch?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

e) Angurt-Warnsystem optisch?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

f) Wegfahrsperre?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

g) Verstärkte Kontrollen?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

h) Verstoß als Vormerkdelt?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

i) Werbung im TV, Radio und in Zeitungen?

- sehr sinnvoll eher sinnvoll wenig sinnvoll gar nicht sinnvoll

j) Sonstiges?

.....
.....

9.2 ÖSTERREICHWEITE BEFRAGUNG 2013

1. Wenn Sie sich im Pkw nicht angurten: Was sind Ihre Gründe dafür?

.....
.....

2. Was könnte dazu beitragen, dass Sie sich in Zukunft öfters angurten?

.....
.....

- 3. Ich lese Ihnen nun verschiedene Maßnahmen vor. Sagen Sie mir bitte jeweils, wie stark Sie den Effekt (also die positive Wirkung) der genannten Maßnahme auf das Angurtverhalten einschätzen.**

Bitte unterscheiden Sie zwischen

1 = wirkt sehr gut, 2 = wirkt gut, 3 = wirkt etwas, 4 = wirkt nicht.

- a) Das Thema Angurten sollte bereits in der Schule behandelt werden.
- b) Mehr Werbung im Fernsehen, Radio oder in Zeitungen
- c) Verstärkte Kontrollen
- d) Wenn Nichtangurten ein Vormerkdeldikt wäre
- e) Piepen als Warnsignal, wenn man nicht angegurtet ist
- f) Kontrollleuchte als Warnsignal, wenn man nicht angegurtet ist
- g) Wenn der Wagen erst gestartet werden kann, wenn man sich zuvor angegurtet hat
- h) Im Arbeitsumfeld können Aktionen rund um das Thema Angurten durchgeführt werden.
- i) Mehr Werbung durch Plakate
- j) Mehr Veranstaltungen zum Thema „Sicherheitsgurt“
- k) Strengere gesetzliche Regelungen

10 IMPRESSUM



MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18

1100 Wien

Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919

Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000

kfv@kfv.at

www.kfv.at

VEREINSZWECK UND RICHTUNG

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Dr. Othmar Thann, Dr. Louis Norman-Audenhove

ZVR-ZAHL

801 397 500

GRUNDLEGENDE RICHTUNG

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus den Bereichen Sicherheit und Prävention, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

AUTOREN

Mag. (FH) Ernestine Mayer, Nina Senitschnig, PhD, Mag. Jürgen Breuss, Dipl.-Ing. Christian Kräutler, Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Dipl.-Ing. Florian Schneider, Mag. Birgit Salamon, Dr. Claudia Riccabona-Zecha, Dipl.-Ing. Annemarie Jäger

FACHLICHE VERANTWORTUNG

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

REDAKTION

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18

1100 Wien

VERLAGSORT

Wien, 2021

LEKTORAT

Angela M. Dickinson, MSc.

Mag. Eveline Wögerbauer

FOTOS

AdobeStock 196001361/korchemkim

GRAFIK

Catharina Ballan.com

ISBN

978-3-903808-02-7 (Online-Version)

SAFETY FIRST!

