

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

April 2020

04

117 – 152

Beiträge

Die Haftung der Fluggesellschaft für Personenschäden Sebastian Löw ↻ 120

Informationssicherheit in der Zivilluftfahrt Simon Baier ↻ 124

Neues aus Brüssel und Luxemburg Othmar Thann ↻ 129

Checkliste

Neues im Luftfahrtrecht 2020 Joachim J. Janezic ↻ 131

Rechtsprechung

Rückforderung fiktiver Reparaturkosten bei fehlender
Reparaturabsicht Christian Huber ↻ 136

Teil- und Zwischenurteil bei Mitverschuldensabwägung ↻ 140

Judikaturübersicht Verwaltung

Anhaltepflicht nach Verkehrsunfall, sie besteht auch
bei nur eigenem Sachschaden ↻ 141

Anhörungsrecht der Interessensvertretungen, berufsspezifische
Betroffenheit muss vorliegen ↻ 143

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Gurtverweigerer

Ernestine Mayer, Jürgen Breuss, Christian Kräutler, Klaus Robatsch
und Florian Schneider ↻ 145

Gurtverweigerer

Unfallzahlen, Motive und mögliche Gegenmaßnahmen



ZVR 2020/71

§ 106 Abs 2,
§ 134 Abs 3 d
KFGSicherheitsgurt;
Gurtpflicht;
Unfallstatistik

Die Gurtpflicht gibt es in Österreich seit 1976, seit 1984 wird das Nichtangurten im Pkw auch bestraft. In den letzten 35 Jahren sind die Gurtanlegequoten in Österreich kontinuierlich auf 97% gestiegen, dennoch zeigen die Unfallzahlen der Jahre 2014 bis 2018 weiteren Handlungsbedarf: Jeder dritte getötete und jeder achte schwerverletzte Pkw-Insasse war nicht angegurtet. Das Risiko, ohne Gurt bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, ist elfmal so hoch wie mit Gurt.

Von Ernestine Mayer, Jürgen Breuss, Christian Kräutler, Klaus Robatsch und Florian Schneider

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Rechtssituation
- C. Pkw-Gurtanlegequoten 2019
- D. Unfallanalyse
- E. Einstellungen und Motive der Gurtverweigerer
- F. Einstellungen und Motive junger Pkw-Lenker zum Sicherheitsgurt
- G. Ausblick und Maßnahmenvorschläge zur Erhöhung der Gurtanlegequoten
 1. Bewusstseinsbildung
 2. Verstärkte Kontrollen und Sanktionen

bei Nichtzahlung oder bei automatischer Überwachung ist mit € 72,- begrenzt (§ 134 Abs 3 d KFG).

Die in Österreich vorgesehene Strafe für Nichtanlegen des Sicherheitsgurts liegt im internationalen Vergleich auf einem sehr niedrigen Niveau. Beim ersten Verstoß gegen die Gurtpflicht werden in Europa üblicherweise zwischen € 15,- (Litauen) und € 200,- (Dänemark, Spanien) verhängt. Nur sechs Länder (Bulgarien, Polen, Litauen, Lettland, Ungarn, Deutschland) schreiben eine noch geringere Strafe vor als Österreich. In vielen Ländern werden für das Nichtanlegen des Gurts überdies Strafpunkte im Punkteführerscheinsystem eingetragen.³⁾

A. Einleitung

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 sogar lebensrettend sein, denn bei einem Verkehrsunfall werden enorme Kräfte frei. So entspricht bspw ein Aufprall mit 50 km/h einem Sturz aus dem dritten Stock.¹⁾ Dennoch gibt es noch immer Verkehrsteilnehmer, die immer oder in bestimmten Situationen keinen Gurt verwenden. Das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) hat das Unfallgeschehen dieser Gurtverweigerer sowie deren Einstellungen, Motive und Hintergründe näher analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Gurtanlegequote abgeleitet.

B. Rechtssituation

Die Gurtverwendungspflicht für Pkw-Insassen wurde in Österreich 1976 eingeführt, die Nichteinhaltung wird seit 1984 bestraft.²⁾ Nur wenige Fälle sind von der Gurtanlegepflicht ausgenommen (§ 106 Abs 3 KFG): Nicht angelegt werden muss der Sicherheitsgurt zB bei ganz geringer Gefahr, wie etwa beim Einparken oder langsamen Rückwärtsfahren, oder von Taxilenkern mit Fahrgästen.

Für die Bestrafung von Verstößen gegen die Gurtpflicht sieht das KFG Sonderregelungen vor: Voraussetzung für die Strafbarkeit ist die Anhaltung durch die Exekutive oder das Vorliegen von Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung (zB von Section-Control-Anlagen). Die Organstrafverfügung ist mit dem Betrag von € 35,- festgelegt, der Strafrahmen

C. Pkw-Gurtanlegequoten 2019

Die Gurtanlegequote im Pkw liegt im Jahr 2019 bei 97%.⁴⁾ Dh 97% von mehr als 60.000 beobachteten Pkw-Insassen haben zum Zeitpunkt der Erhebung einen Sicherheitsgurt verwendet.

Die Quote unterscheidet sich je nach Sitzposition: 97% der Lenker sind gesichert, 98% der Beifahrer und 93% der Mitfahrer auf dem Rücksitz. Die Gurtmoral ist auf den Rücksitzen geringer als auf den Vordersitzen, wobei der Abstand bei der Gurtverwendungsquote zwischen den vorderen und hinteren Sitzen in den letzten Jahren deutlich geringer wurde. Bei den Kindern liegt die Sicherungsquote bei 99%. →

1) Quelle: KFV Folder – Lebensretter Kindersitz (April 2019).

2) Siehe *Kaltenegger/Koller*, Die Entwicklung der Gurtanlegepflicht, ZVR 1999, 425.

3) Daten aus 32 Ländern auf Basis einer KFV-Befragung von Verkehrsexperten des jeweiligen Landes im Zeitraum August bis September 2019. Ergänzende Informationen wurden aus dem vom ÖAMTC veröffentlichten „Strafenkatalog Europa“ ergänzt: www.oeamtc.at/1375_19+Grafik_Bu%C3%9Fgelder_Europa_low.pdf/18.201.714 (abgefragt am 29. 10. 2019).

4) Ergebnis der vom KFV seit 1999 jährlich österreichweit durchgeführten Erhebung der Gurtanlege-Quoten. Die Erhebung wird in allen Bundesländern auf Autobahnen, Freilandstraßen und im Ortsgebiet durchgeführt. Dabei wird die Sitzposition nach Lenker, Beifahrer und Rücksitz unterschieden.

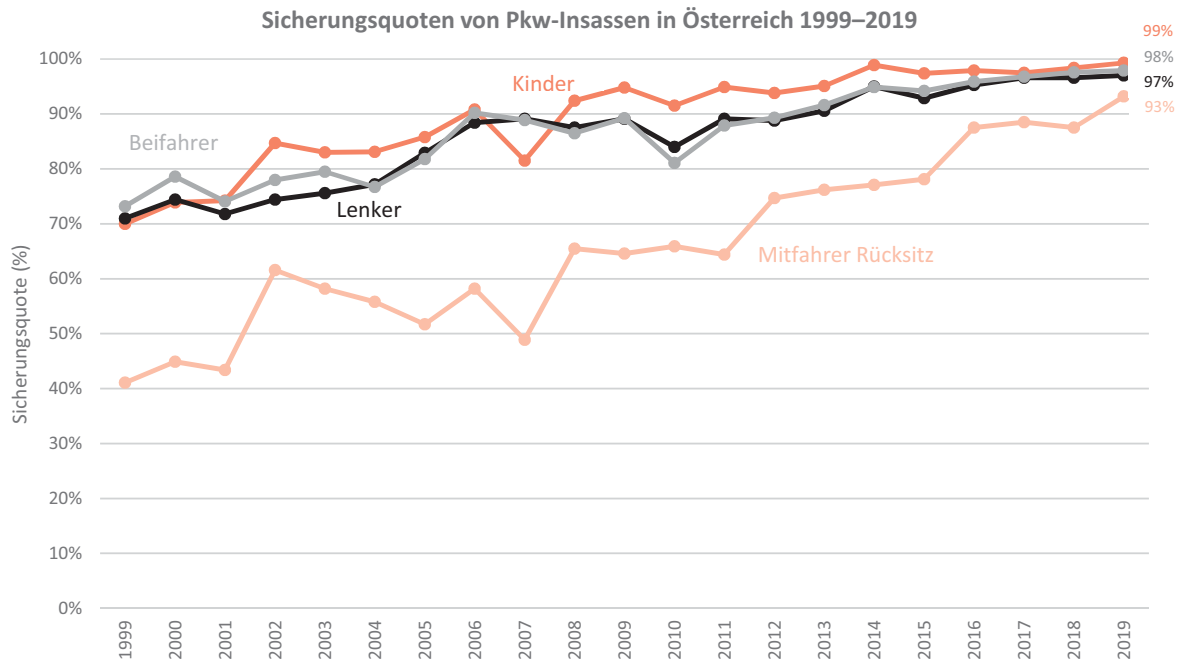
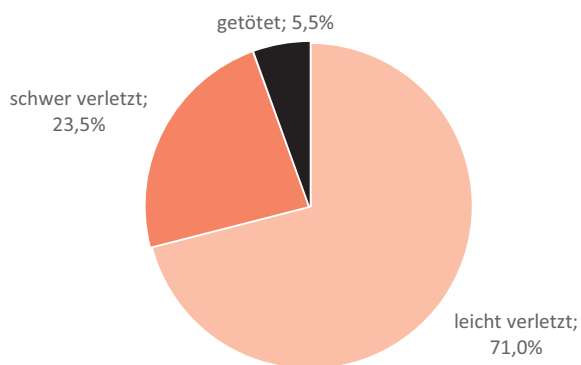


Abb 1: Zeitliche Entwicklung der Sicherungsquoten von erwachsenen Pkw-Insassen nach der Sitzposition im Pkw und Sicherungsquote von Kindern unabhängig von der Sitzposition (KFV-Erhebungen, Österreich, 1999–2019)

Verunglückte Pkw-Insassen ohne Gurt



Verunglückte Pkw-Insassen mit Gurt

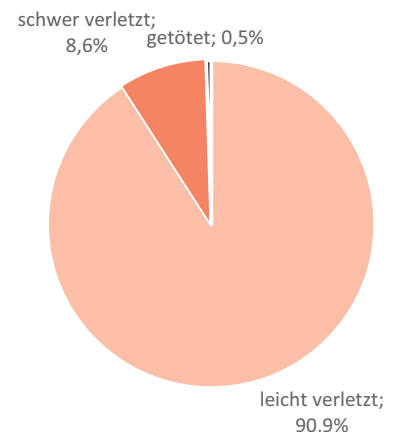


Abb 2: Verletzungsschwere von Pkw-Insassen ohne Gurt (n=5.660) und mit Gurt (n=119.234) in % (Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Österreich, 2014–2018, Auswertung: KFV)

Seit 1999 ist die Gurtanlagequote in Österreich kontinuierlich gestiegen und die Sicherungsquoten in Österreich sind im internationalen Vergleich⁵⁾ bereits sehr gut. Dennoch ist es wichtig, die Gurtverwendung weiter voranzutreiben, da das Verletzungsrisiko für Gurtverweigerer deutlich höher ist als für angegurte Pkw-Insassen. Ziel aus Sicht der Verkehrssicherheit muss es daher sein, dass sich alle Pkw-Insassen, unabhängig von der Sitzposition und dem Erhebungsstandort, jederzeit anschnallen.

Vergleich der Verletzungsschwere von Pkw-Insassen ohne und mit Gurt (s Abb 2) zeigt, dass das Risiko, ohne Gurt bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, elfmal so hoch ist wie mit Gurt. Das Risiko, ohne Gurt bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt zu werden, ist beinahe dreimal so hoch wie mit Gurt.

Jährlich sterben durchschnittlich 63 Pkw-Insassen ohne Gurt auf österreichischen Straßen, das ist jeder dritte getötete Pkw-Insasse (32%).

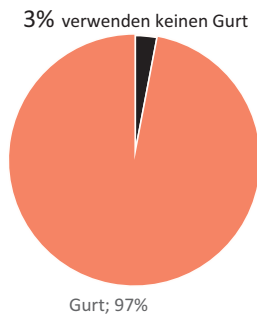
D. Unfallanalyse

„Gurte retten Leben!“ – dieser Slogan, der bereits für Kampagnen (zB des BMVIT 2005) verwendet wurde, wird durch die Unfallzahlen⁶⁾ eindeutig belegt. Der

5) Quelle: OECD – International Traffic Safety Data and Analysis Group (irtad): Road Safety Annual Report 2019, 36 f.

6) Quelle für die Unfallzahlen: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria. Analysiert wurden Pkw-Unfälle mit Personenschaden der Jahre 2014–2018.

Sicherungsquote von Pkw-Insassen in Österreich



Getötete Pkw-Insassen mit/ohne Gurt

→
RISIKO mal 11

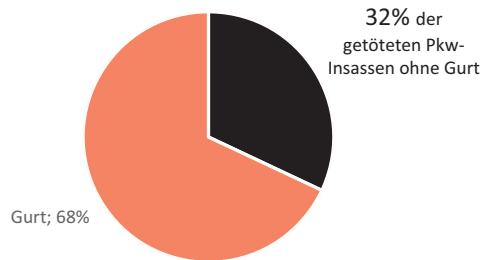


Abb 3: Gegenüberstellung des %-Satzes an Pkw-Insassen, die lt KfV-Standarderhebungen 2019 (s Kap C.) keinen Gurt verwendeten, mit dem %-Satz der getöteten Pkw-Insassen ohne Gurt (Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Österreich, 2014–2018, Auswertung: KfV)

Schwer verletzt werden jährlich durchschnittlich 266 Pkw-Insassen ohne Gurt, das ist jeder achte schwerverletzte Pkw-Insasse. Die durchschnittlichen volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten durch getötete und schwerverletzte nicht angegurte Pkw-Insassen betragen pro Jahr rd 356 Mio Euro.⁷⁾

Die Analyse der Pkw-Unfälle in Österreich für die Jahre 2014 bis 2018 zeigt für die Unfälle mit nicht angegurten Pkw-Insassen folgende Auffälligkeiten:

- **Wochenende:** Mehr als jeder dritte getötete oder schwerverletzte ungesicherte Pkw-Insasse verunglückte am Samstag oder Sonntag.
- **Abend- und Nachtstunden:** Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Pkw-Insassen ohne Gurt ereigneten sich häufig in den Abend- und Nachtstunden (zwischen 19.00 Uhr und 6.00 Uhr).
- **Dunkelheit:** Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Pkw-Insassen ohne Gurt ereigneten sich häufig bei Dunkelheit/Dämmerung oder künstlicher Beleuchtung, angegurte Pkw-Insassen verunglückten deutlich seltener bei diesen Lichtverhältnissen.
- **Landesstraßen L&B im Freiland:** Der Großteil der nicht gesicherten getöteten oder schwerverletzten

Pkw-Insassen verunglückte auf Landesstraßen L&B im Freiland.

- **Alleinunfälle:** Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Pkw-Insassen ohne Gurt waren oftmals Alleinunfälle – zwei von drei getöteten ungesicherten Pkw-Insassen verunglückten bei einem Alleinunfall, bei den ungesicherten schwerverletzten Pkw-Insassen lag der Anteil bei 58%. 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. 42% der nicht angegurten getöteten Pkw-Insassen verunglückten aufgrund der Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“, gefolgt von „Unachtsamkeit/Ablenkung“ mit 29%. Bei den nicht angegurten schwerverletzten Pkw-Unfällen sind die Unfallursachen „Unachtsamkeit/Ablenkung“ (26%) und „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (25%) am häufigsten.

7) Quelle für die Unfallkosten: *Herry Consult GmbH/KfV*, Unfallkostenrechnung Straße 2017, in *bmvit* (Hrsg), Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Bd 065 (2017); Berechnung KfV.

	Pkw-Insassen ohne Gurt (Anteil in %)		Pkw-Insassen mit Gurt (Anteil in %)	
	Getötete	Schwerverletzte	Getötete	Schwerverletzte
Wochentage: Anteil Wochenende (Sa/So)	38%	37%	27%	29%
Uhrzeit: Anteil Abend- und Nachtstunden (19.00–06.00 Uhr)	50%	46%	29%	25%
Lichtverhältnisse: Anteil Dunkelheit/Dämmerung/künstliche Beleuchtung	58%	49%	36%	34%
Gebiet: Anteil Freiland	86%	69%	87%	73%
Straßenart: Anteil Landesstraßen L&B	67%	59%	73%	69%
Unfalltypen: Anteil Alleinunfälle	67%	58%	34%	30%
Unfallursachen: Anteil „nicht angepasste Geschwindigkeit“	42%	25%	28%	21%

Tab 1: Anteil der getöteten bzw schwerverletzten Pkw-Insassen ohne/mit Gurt in den Kategorien Wochentag, Uhrzeit, Lichtverhältnisse, Gebiet, Straßenart, Unfalltyp und Unfallursache in % (Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Österreich, 2014–2018, Auswertung: KfV) →

	Pkw-Insassen ohne Gurt (Anteil in %)		Pkw-Insassen mit Gurt (Anteil in %)	
	Getötete	Schwer- verletzte	Getötete	Schwer- verletzte
Geschlecht: Anteil Männer	80%	71%	64%	53%
Alter: Anteil 20–29 Jahre	25%	29%	20%	21%
Verursacher: Anteil Hauptunfallverursacher	93%	81%	83%	60%
Pkw-Zulassung: Anteil > 10 Jahre ^[1]	61%	58%	51%	42%
Alkohol: Anteil alkoholisierte Lenker	4% ^[2]	22%	1% ^[3]	7%

Tab 2: Anteil der getöteten bzw schwerverletzten Pkw-Insassen ohne/mit Gurt nach Schwerpunkten in den Kategorien Geschlecht, Alter, Beteiligung, Verursacher, Pkw-Zulassung und Alkohol in % (Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, Österreich, 2014–2018, Auswertung: KfV)

^[1] Siehe FN 8.

^[2] Siehe FN 9.

^[3] Siehe FN 9.

Gurtverweigerer sind entsprechend der Auswertungen der Verkehrsunfallstatistik für die Jahre 2014 bis 2018:

- **überwiegend männlich:** 80% aller getöteten und 71% aller schwerverletzten nicht angegurten Pkw-Insassen waren Männer;
- **überwiegend jüngere Erwachsene im Alter zwischen 20 und 29 Jahren:** Jeder vierte nicht angegurte getötete Pkw-Insassen war 20–29 Jahre alt, bei den Schwerverletzten ohne Gurt ist der Wert noch höher (29%);
- **überwiegend Hauptunfallverursacher:** Nicht angegurte Pkw-Lenker waren sowohl bei den Getöteten (93%) als auch bei den Schwerverletzten (81%) deutlich häufiger Hauptunfallverursacher als angegurte Pkw-Lenker (Getötete: 83%, Schwerverletzte: 60%);
- **überwiegend mit älteren Kfz unterwegs:** 61% aller getöteten und 58% aller schwerverletzten Pkw-Insassen ohne Gurt waren mit einem Fahrzeug unterwegs, das zum Unfallzeitpunkt älter als zehn Jahre war;⁸⁾
- **häufiger alkoholisiert:** 4% der nicht angegurten getöteten Pkw-Lenker waren alkoholisiert, aber nur 1% der angegurten getöteten Pkw-Lenker.⁹⁾ Bei den nicht angegurten schwerverletzten Pkw-Lenkern waren 22% alkoholisiert, bei den angegurten schwerverletzten Pkw-Lenkern waren es „nur“ 7% (s Tab 2).

Die Unfallanalyse lässt Tendenzen erkennen, dass nicht angegurte Pkw-Insassen abseits der Nichtverwendung des Sicherheitsgurts auch anderes risikobehaftetes Verhalten an den Tag legen, wie zB nicht angepasstes Fahren und Fahren unter Alkoholeinfluss.

E. Einstellungen und Motive der Gurtverweigerer

Im Rahmen von Befragungen sowie Fokusgruppen hat das KfV versucht, nähere Informationen zu den Motiven und Einstellungen der Gurtverweigerer zu erhalten. Eine österreichweit repräsentative Befragung unter mehr als 650 Gurtverweigerern im Jahr 2013¹⁰⁾ hat ergeben, dass die „Kurzstrecke“ der am häufigsten genannte Grund ist, sich nicht anzugurten (30%). Wa-

rum ist das so? Fokusgruppendifkussionen¹¹⁾ im Frühjahr 2019 mit bekennenden Gurtverweigerern haben gezeigt, dass sich die Gurtverweigerer auf den Kurzstrecken¹²⁾ sehr sicher fühlen, weil die Strecke bekannt ist bzw häufig gefahren wird, man nicht lange im Pkw sitzt, man ggfs nicht so schnell fährt (Ortsgebiet) und obendrein keine Polizeikontrollen vermutet werden. Es wird schlichtweg als nicht gefährlich eingeschätzt, sich auf diesen Strecken nicht anzugurten. Personen, die sich auf Kurzstrecken (bewusst) nicht angurten, verwenden den Gurt aber oftmals auf längeren Strecken, wie Zitate aus den Fokusgruppen belegen: „Wenn ich nicht sehr weit fahre, verzichte ich drauf.“ oder „Wenn ich weiß, dass ich eine kurze Strecke fahre, gurte ich mich nicht an, anders bei einer langen Strecke [...]“.

Jeder fünfte Gurtverweigerer (22%) hat laut KfV-Befragung 2013 schlichtweg auf den Gurt „vergessen“. Diese Gruppe an Gurtverweigerern handelt unbewusst, kann aber 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.“

14% 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 nicht angeschnallte Mitfahrer auf den Rücksitzen für die Personen in der ersten Reihe im Falle eines Unfalls lebensgefährlich sein können, weil die nicht angegurten Personen nach vorne geschleudert werden.

8) Durchschnittswert der Jahre 2013–2017, da diese Daten nur bis 2017 in der Verkehrsunfallstatistik statistisch erfasst wurden.

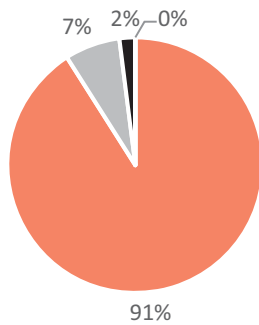
9) Bei Alkohol ist bei den getöteten Verkehrsteilnehmern von einer hohen Dunkelziffer auszugehen, da bei Personen, die direkt am Unfallort sterben, kein Blut abgenommen wird und der Einfluss von Alkohol vermutlich oftmals unentdeckt bleibt.

10) Die Befragung wurde im Auftrag des KfV von Triconsult – Wirtschaftsanalytische Forschung Ges.m.b.H – durchgeführt.

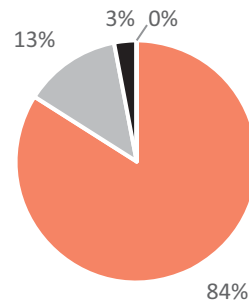
11) Die Fokusgruppendifkussionen wurden im Auftrag des KfV von Consent Sozial- & Marktforschung durchgeführt.

12) „Bei „Kurzstrecke“ ist zu beachten, dass von den Fokusgruppenteilnehmern Entfernungen bis zu 15km noch immer als „Kurzstrecke“ gesehen werden.

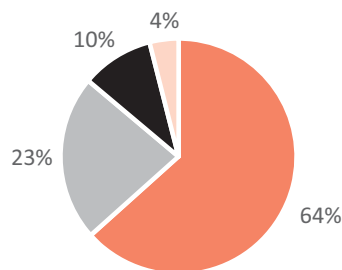
Gurtsicherung Pkw-Lenker (n=687)



Gurtsicherung Pkw-Beifahrer (n=687)



Gurtsicherung Pkw-Mitfahrer auf dem Rücksitz (n=687)



- gurten sich immer an
- gurten sich häufig an
- gurten sich selten an
- gurten sich nie an

Abb 4: Gurtanlegequoten junger Pkw-Lenker (17–24 Jahre), KfV-Befragung unter Teilnehmern der Mehrphasen-Ausbildung 2019

Weiters gaben die Fokusgruppenteilnehmer 2019 und die Befragten 2013 folgende Gründe für das Nichtverwenden des Gurts an: Der Gurt wird zB als unangenehm und einschränkend empfunden oder als wenig sicherheitsfördernd gesehen. Nach wie vor gibt es auch Personen, die den Gurt kategorisch ablehnen und sich „aus Prinzip“ nicht anschnallen.

Positive Einflussfaktoren auf die Gurtverwendung sind laut den Fokusgruppenteilnehmern 2019 und den Befragten 2013 äußere Umstände, wie zB 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, den Gurt zu verwenden. Zudem erhöhen die Fahrtlänge, die Fahrt bei höheren Geschwindigkeiten (insb auf Autobahnen und Schnellstraßen), Polizeikontrollen und -strafen sowie Verkehrserziehung die Gurtverwendung.

F. Einstellungen und Motive junger Pkw-Lenker zum Sicherheitsgurt

Im Frühjahr 2019 befragte das KfV 687 Teilnehmer der Mehrphasen-Ausbildung (zweite Ausbildungsphase nach §§ 4 a–4 c FSG) im Alter von 17–24 Jahren zu ihrem Gurtanlegeverhalten. Dabei zeigte sich, dass die

Gurtmoral als Lenker am höchsten ist: 91% gaben an, sich immer anzugurten; dieser Wert ist aber geringer als der Durchschnittswert der KfV-Erhebungen 2019 mit 97% (s Kap C). 84% der befragten jungen Pkw-Lenker gaben an, sich als Beifahrer immer anzugurten. Die Gurtverwendung nimmt auf den Rücksitzen drastisch ab: 64% der jungen Pkw-Lenker gaben an, sich auf dem Rücksitz immer anzugurten. 4% gaben zu, sich als Pkw-Mitfahrer auf dem Rücksitz nie anzugurten, jeder Zehnte tut dies selten (10%) (s Abb 4).

Die am häufigsten genannten Gründe der jungen Lenker, sich im Pkw anzugurten, sind der Sicherheitsgewinn durch den Gurt, die vermutlich geringeren Verletzungen im Falle eines Unfalls und Gewohnheit. Die gesetzliche Anschnallpflicht und die drohende Strafe bei Nichtangurten wurden ebenfalls als Motive zur Gurtverwendung genannt.

Im Gegensatz dazu wurden von den Befragten folgende Gründe für das Nichtangurten am häufigsten genannt: auf den Gurt vergessen, Kurzstreckenfahrt, Gurt ist unbequem und Mitfahrt auf der Rückbank.

74 Mehrphasenteilnehmer gaben Auskunft darüber, was geschehen müsste, damit sie sich immer anzugurten: Ein Unfall würde jeden zweiten Befragten dazu bringen, sich immer anzugurten (54%). Der zweithäufigste Beweggrund umzudenken, sind „Strafzahlungen“. Jeder zehnte Befragte nennt Gurtwarnsysteme

als Grund für die Verbesserung der persönlichen Anschnallquote.

G. Ausblick und Maßnahmenvorschläge zur Erhöhung der Gurtanlegequoten

Die Ziele des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020¹³⁾ werden aus heutiger Sicht sowohl bei den getöteten als auch bei den schwerverletzten Verkehrsteilnehmern nicht erreicht werden. Die Erhöhung der Gurtanlegequote in Kfz kann einen großen Beitrag zur Reduktion der Getöteten- und Schwerverletztenzahlen leisten, wie die Unfallzahlen zeigen. Das Ziel muss sein, die Gurtanlegequote auf 100% zu erhöhen und die Gurtmoral vor allem auch auf Kurzstrecken zu verbessern. Berechnungen des KFV zeigen bei Annahme einer 100%-Anschnallquote ein Einsparungspotenzial von jährlich etwa 60 getöteten und 200 schwerverletzten Pkw-Insassen und daraus folgend eine Einsparung von mehr als 300 Mio Euro an volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten.

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.

1. Bewusstseinsbildung

Die im Jahr 2019 durchgeführten Fokusgruppen-Diskussionen mit Gurtverweigerern sowie die Befragung der Teilnehmer der Mehrphasen-Ausbildung zeigen eindeutig, dass das Sicherheitspotenzial des Gurtes und die bei einem Verkehrsunfall ins Spiel kommenden Kräfte von den Verkehrsteilnehmern immer wieder unterschätzt werden. Für die Erhöhung der Anschnallquote ist es daher wichtig, durch unterschiedliche bewusstseinsbildende Maßnahmen die Bedeutung des Sicherheitsgurtes in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer zu verankern und ein nachhaltiges Umdenken zu bewegen. Die Sensibilisierung kann zum Beispiel über Kinder erfolgen (zB 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 (zB durch die Verwendung des Gurteschlittens) sowie in der Führerschein-Ausbildung miteinfließen zu lassen.

2. Verstärkte Kontrollen und Sanktionen

Um das Nichtverwenden des Sicherheitsgurtes adäquat zu sanktionieren und die Gurtanlegequoten weiter zu

erhöhen, können folgende Maßnahmen gesetzt werden:

- **Höhere Strafen für Nichtangurten:** Die Strafhöhe für das Nichtangurten beträgt in Österreich derzeit € 35,- (bzw Strafraumen bis € 72,-; § 134 Abs 3 d KFG), sie wurde seit 2004¹⁴⁾ nicht erhöht (zuvor: € 21,-). Diese geringe Strafhöhe hat zur Folge, dass sich Gurtverweigerer durch die Strafhöhe nicht abschrecken lassen. Dies hat sich in Gesprächen mit Gurtverweigerern selbst sowie mit Exekutivbeamten bestätigt. In einer 2019 durchgeführten Befragung¹⁵⁾ des KFV empfanden die Befragten im Durchschnitt eine Strafe von € 60,- als angemessen.
- **Nichtangurten als Vormerkdelikt:** Die Einbettung des Delikts Nichtangurten ins Vormerkssystem bewirkt einen Sanktionen-Mix, der neben einer Geldstrafe auch Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und in letzter Konsequenz eine Entziehung der Lenkberechtigung vorsieht.
- **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 kritisiert¹⁶⁾ und führt in der Praxis dazu, dass weniger Gurtverweigerer bestraft werden können (zB Verletzung der Gurtspflicht auf Autobahnen bei starkem Verkehr).
- **Verstärkte Kontrollen der Gurtverwendung:** Seit 2017 ist es in Österreich möglich, die Gurtverwendung mithilfe von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen zu überprüfen (zB Section Control, Radar-Frontblitzer). Wichtig ist, dass diese relativ neue Möglichkeit der Bestrafung von Gurtverweigerern auch tatsächlich von der Exekutive verwendet wird. Es können ohnedies nur jene Gurtverweigerer bestraft werden, die aufgrund eines anderen Delikts (zB Schnellfahren, zu geringer Sicherheitsabstand) auffällig werden. Die Intensivierung der Kontrollen der Gurtspflicht soll dazu führen, dass Gurtverweigerer damit rechnen müssen, wegen ihres Fehlverhaltens auch bestraft zu werden.

13) Zielwert Getötete 2020: max 311 Verkehrsteilnehmer (Stand 2019: 410; 2018: 409); Zielwert Schwerverletzte 2020: max 5.354 Verkehrsteilnehmer (Stand 2018: 7.631).

14) Änderung der 3. KFG-Nov BGBl I 2005/175.

15) Die Befragung wurde im Auftrag des KFV von Marketmind durchgeführt.

16) Insb *Pürstl*, Gurten- und Helmpflicht im Visier, ZVR 2014/106.

→ In Kürze



Der Sicherheitsgurt hat nach wie vor einen hohen Stellenwert, wenn es um die Reduktion der Getöteten- und Schwerverletzten-Zahlen auf Österreichs Straßen geht. Im Zeitraum 2014 bis 2018 war durchschnittlich jeder dritte getötete und jeder achte schwerverletzte Pkw-Insasse

nicht angegurtet. Das KFV untersuchte das Unfallgeschehen von nicht angegurteten Pkw-Insassen und Motive und Hintergründe von Gurtverweigerern, um aufbauend auf diesen Ergebnissen Maßnahmenvorschläge abzuleiten.

→ Zum Thema**Über die Autoren:**

Mag. (FH) Ernestine Mayer ist Projektleiterin, Mag. Jürgen Breuss ist Projektmitarbeiter, Dipl.-Ing. Christian Kräutler ist Projektleiter, Dipl.-Ing. Klaus Robatsch ist Bereichsleiter, Dipl.-Ing. Florian Schneider ist Teamleiter – alle im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im KFV.
Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien.
E-Mail: ernestine.mayer@kfv.at, Internet: www.kfv.at

Von denselben Autoren erschienen (Auswahl):

Mayer/Breuss/Robatsch/Zuser/Kaltenegger, E-Scooter: Auswirkungen des Trends auf die Verkehrssicherheit, ZVR 2019/221; *Mayer/Resch*, Verkehrssicherheitsprogramme für Bezirke und Gemeinden, ZVR 2010/214; *Breuss*, Förderung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer mit Migrationshintergrund, ZVR 2010/108; *Robatsch/Zuser/Knowles/Salamon*, Speichelvortestgeräte – Test und Einsatzmöglichkeit, ZVR 2019/229; *Schneider/Furian/Robatsch/Soteropoulos*, Österreicher im Straßenverkehr: Unfallrisiko und Gefährdungspotentiale, ZVR 2018/194; *Zuser/Robatsch*, Gurt in Österreich, ZVR 2014/105.

