www.manz.at/zvr

Zeitschrift für

VERKEHRS-RECHT

ZVR

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

Juni 2014 06

181 – 216

Beiträge

Neues Konsumentenrecht *Georg Kathrein* ➔ 184

Gurt in Österreich *Veronika Zuser und Klaus Robatsch* ➔ 190

Gurten- und Helmpflicht im Visier *Gerhard Pürstl* ➔ 196

Rechtsprechung

Nachbarrechtliche Haftung für Schäden durch Baustellenverkehr ➔ 199

Unfall beim Schaukeln als echtes Handeln auf eigene Gefahr
Christian Huber ➔ 204

Judikaturübersicht Verwaltung

Starten des Motors stellt eine Inbetriebnahme dar ➔ 210

Schwere und häufige Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften können Einbürgerung entgegenstehen ➔ 212

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2014/1
Christian Huber ➔ 212

ISSN 0044-3662 P.b.b. Verlag Manz 1230 Wien, Gutheil Schoder Gasse 17, 02Z032554 M

MANZ

Gurt in Österreich

Unfallzahlen, Gurtquoten und Einstellungen

ZVR 2014/105

§ 106 Abs 2, § 134 Abs 3d KFG

Gurtenpflicht; Gurtanlegequoten; Unfallzahlen; Anhaltung gem § 97 Abs 5 StVO

Seit 1984 ist das Nichtangurten im Pkw strafbar, 30 Jahre später wird diese Vorschrift leider in der Realität noch immer nicht vollständig befolgt. Die Gurtanlegequote ist in Österreich zwar in den vergangenen Jahren stetig gestiegen, die Österreicher sind dennoch im internationalen Vergleich nach wie vor „Gurtmuffel". Das KFV hat sich damit befasst, was die typischen „Gurtmuffel" ausmacht und was ihr Verhalten beeinflussen könnte.

Von Veronika Zuser und Klaus Robatsch

Inhaltsübersicht:

A. Gurtanlegequoten
B. Unfallanalyse
C. Motive und Hintergründe von „Gurtmuffeln"
D. Ausblick – Wie kann man die Gurtanlegequoten steigern?
1. Bewusstseinsbildung
2. Kontrollen und Sanktionen

A. Gurtanlegequoten

Die gesetzliche Regelung der Gurtpflicht blickt in Österreich auf eine lange Geschichte zurück: 1977 wurde die Gurtanlegepflicht (ohne Strafandrohung) eingeführt,[1] seit 1984 ist das Angurten unter Strafandrohung vorgeschrieben.[2] 30 Jahre später ist es aber leider immer noch nicht Realität, dass auch tatsächlich alle Pkw-Insassen angeschnallt sind.

Das Erfreuliche zuerst: In den vergangenen 15 Jahren (seit 1999) sind die Gurtanlegequoten in Österreich stetig gestiegen (s Abbildung 1): auf den Vordersitzen um 22% (Lenker) bzw 24% (Beifahrer), auf den Rücksitzen sogar um 36%.[3] Bei der aktuellen Gurterhebung des KFV im März 2014 waren auf den Vordersitzen 95% der Pkw-Insassen angegurtet, auf den Rücksitzen allerdings nur 77%. In anderen Worten: Auf dem Rücksitz gurtet sich nach wie vor eine von vier Personen nicht an.

1) Art III 3. KFG-Novelle BGBl 1976/352.
2) Änderung der 3. und 4. KFGNov BGBl 1984/253.
3) Ergebnis der vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) seit 1999 jährlich österreichweit durchgeführten Erhebung der Gurtanlegequoten. Die Erhebung wird in allen Bundesländern an Zählstellen auf Autobahnen, Freilandstraßen und im Ortsgebiet durchgeführt. Dabei wird die Sitzposition nach Lenker, Beifahrer und Rücksitz unterschieden; zusätzlich wird noch das jeweilige Geschlecht der Pkw-Insassen erfasst.

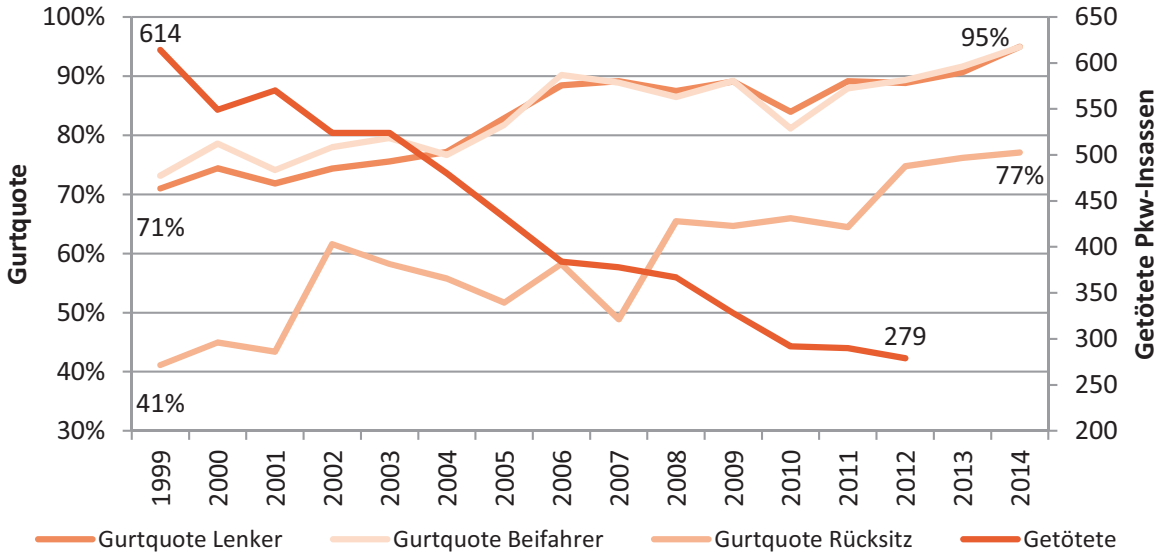

Abbildung 1: Entwicklung der Gurtquote (1999–2014) und der Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Pkw-Insassen (1999–2012)
Quelle: eigene Erhebungen; Statistik Austria, Verkehrsunfallstatistik; Darstellung: KFV

Das Gurtanlegeverhalten hängt von einer Reihe von Faktoren ab, darunter von der Sitzposition, der Länge bzw Art der Strecke und nicht zuletzt vom Geschlecht der Person, die sich angurtet bzw es eben nicht tut. Die größten Unterschiede gibt es zwischen den Plätzen vorne und denen auf der Rückbank sowie zwischen den Geschlechtern.

Vorne ist die Gurtdisziplin, wie eingangs erwähnt, deutlich höher als auf der Rückbank, und zwar relativ unabhängig davon, ob auf der Autobahn, im Freiland oder im Ortsgebiet gefahren wird (s Abbildung 2). Ebenfalls erheblich sind die Unterschiede zwischen Männern und Frauen. Frauen gurten sich auf allen Sitzen deutlich öfter an als Männer, die Gurtanlegequote erreicht aber auch bei Frauen am Rücksitz leider nicht annähernd die Werte der vorderen Reihe (s Abbildung 3). Mit dem insgesamt steigenden Niveau verringert sich der Abstand zwischen den Geschlechtern in den letzten Jahren immer mehr.

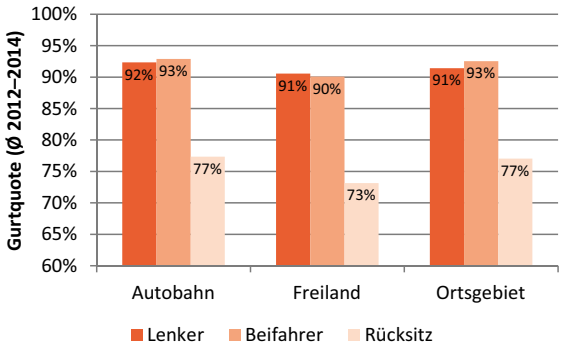

Abbildung 2: Gurtanlegequote nach Straßenart und Sitzposition, Durchschnitt 2012–2014
Quelle: eigene Erhebungen, n=98.419 (2012–2014)

Vergleicht man die österr Gurtanlegequoten mit denen anderer europäischer Staaten (s Abbildung 4), wird offensichtlich, dass in Österreich noch Nachholbedarf besteht. Trotz der positiven Entwicklung der vergangenen Jahre rangiert Österreich sowohl auf den Sitzen vorne als auch hinten im europäischen Vergleich jeweils im letzten Drittel. Die Gurtanlegequoten liegen, nicht nur in traditionellen Verkehrssicherheitsmusterländern wie den Niederlanden und Großbritannien, zum Teil deutlich über jenen Österreichs; auch direkte Nachbarländer wie die Schweiz, Deutschland und Slowenien weisen höhere Gurtanlegequoten auf, und das auf allen Sitzen. Auf den Rücksitzen liegen die Besten (Deutschland und Schweden) sogar satte 21 Prozentpunkte vor Österreich.[4] Insb diesen beiden Ländern ist es offensichtlich gelungen, dass das Angurten auf der Rückbank beinahe ebenso selbstverständlich ist wie vorne.

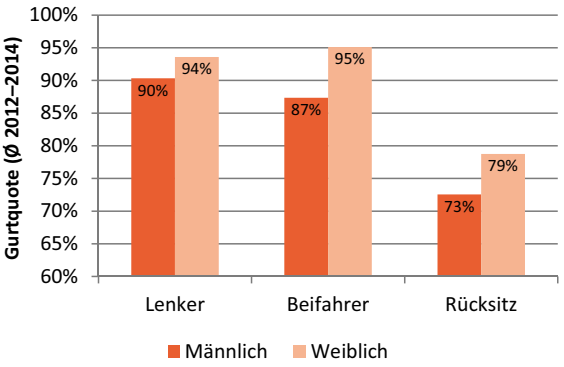

Abbildung 3: Gurtanlegequote nach Sitzposition und Geschlecht, Durchschnitt 2012–2014
Quelle: eigene Erhebungen, n=98.419 (2012–2014)

4) Quelle: IRTAD – International Traffic Safety Data and Analysis Group (www.irtad.net).

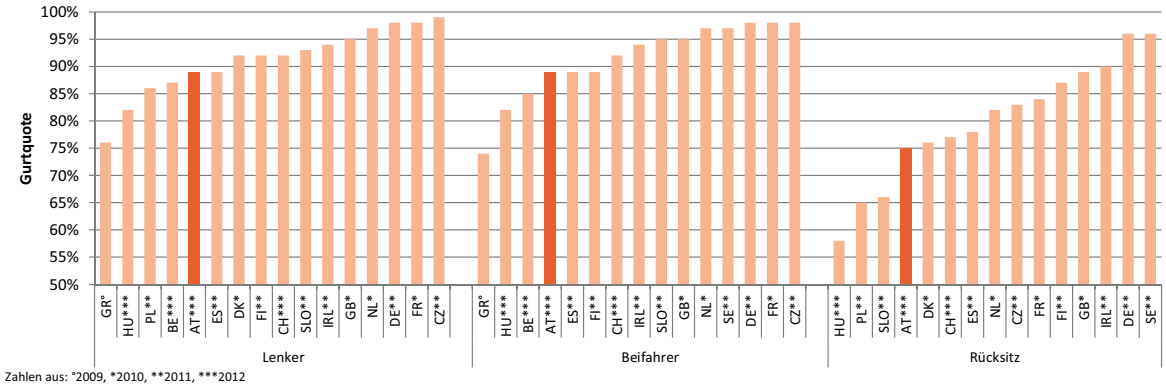

Abbildung 4: Gurtquoten von Lenkern, Beifahrern (vorne) und Mitfahrern (Rücksitz) im internationalen Vergleich (2012 oder letzte verfügbare Zahlen)
Quelle: IRTAD; Darstellung: KFV

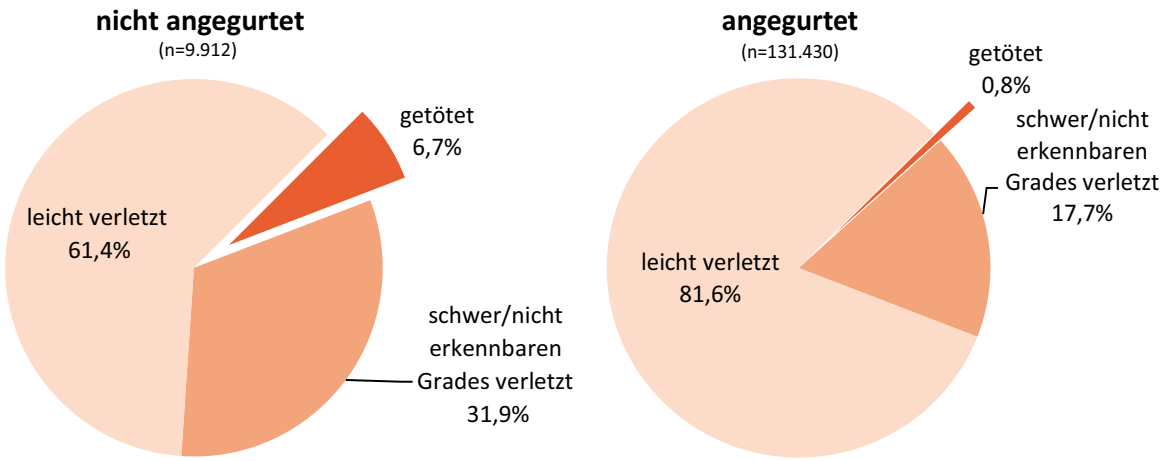

Abbildung 5: Verunglückte Pkw-Insassen nach Verletzungsgrad, angegurtet vs nicht angegurtet, Summe 2007 – 2011
Quelle: Statistik Austria, Verkehrsunfallstatistik; Darstellung: KFV

B. Unfallanalyse

Der Gurt ist eine der effektivsten Sicherheitseinrichtungen, dies wird von den Verkehrsunfallzahlen deutlich belegt.[5] Das Risiko, bei einem Unfall im Pkw getötet zu werden, ist nicht angegurtet beinahe neun Mal so hoch wie mit Gurt: Von den in den Jahren 2007 – 2011 verunglückten **angegurteten** Pkw-Insassen wurden 0,8% bei dem Unfall getötet, von den **nicht angegurteten** dagegen 6,7%.[6] Umgekehrt wurden 82% der angegurteten Verunglückten nur leicht verletzt, bei den nicht angegurteten Verunglückten trifft dies nur auf 61% zu (s Abbildung 5). Ebenso anschaulich: Zwei von fünf getöteten Pkw-Insassen (40%) waren nicht angegurtet. Insgesamt wurden in den Jahren 2007 – 2011 in absoluten Zahlen 661 nicht angegurtete Pkw-Insassen bei Verkehrsunfällen getötet. Durch eine konsequentere Gurtverwendung könnten 80 – 90 Menschenleben pro Jahr gerettet werden.

Was den Unfallort mit Pkw betrifft, so sind Freilandstraßen nach wie vor mit Abstand am gefährlichsten. Der überwiegende Teil der tödlich verunglückten Pkw-Insassen stirbt im Freilandbereich (87%), der Großteil davon auf Landesstraßen B und L (s Abbildung 6). Der Anteil der nicht angegurteten tödlich Verunglückten ist allerdings auf Autobahnen höher als auf Landesstraßen B und L im Freiland (41% bzw 37%). Auf sonstigen Straßen – auch wenn diese nur einen vergleichsweise geringen Anteil an den tödlichen Unfällen haben – ist der Anteil der nicht angegurteten Personen an den Getöteten, speziell im Freiland, besonders hoch; zwei Drittel der auf sonstigen Straßen im Freiland und 45% der im Ortsgebiet tödlich verunglückten Pkw-Insassen trugen keinen Gurt.

5) Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria. Analysiert wurden Unfälle mit Personenschaden der Jahre 2007 – 2011. Die Unfallzahlen des derzeit letzten verfügbaren Jahres 2012 sind aufgrund der geänderten Erhebungsmethode mit den Vorjahren leider nicht vergleichbar, insb was die Auswertung „angegurtet"/„nicht angegurtet" betrifft.
6) Unter „Verunglückten" werden alle verletzten und getöteten Unfallbeteiligten verstanden.

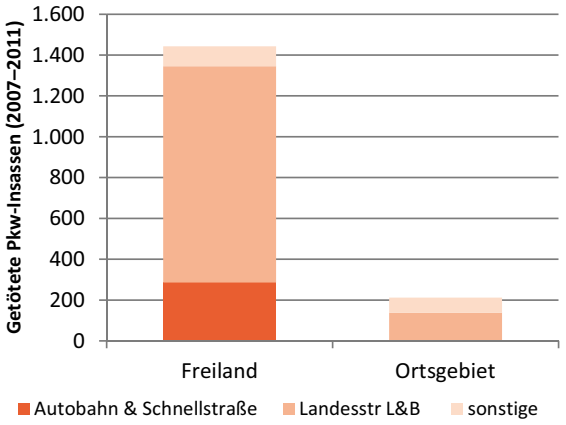

Abbildung 6: Getötete Pkw-Insassen nach Straßenart und Ortsgebiet/Freiland, Summe 2007–2011
Quelle: Statistik Austria, Verkehrsunfallstatistik; Darstellung: KFV (n=1.655)

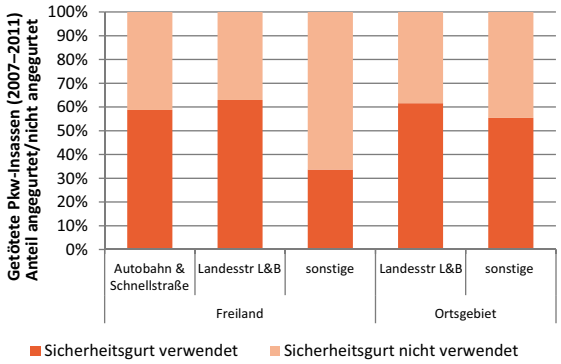

Abbildung 7: Getötete Pkw-Insassen nach Straßenart, Ortsgebiet/Freiland nach Anteilen angegurtet/nicht angegurtet, Summe 2007–2011
Quelle: Statistik Austria, Verkehrsunfallstatistik, Darstellung: KFV (n=1.655)

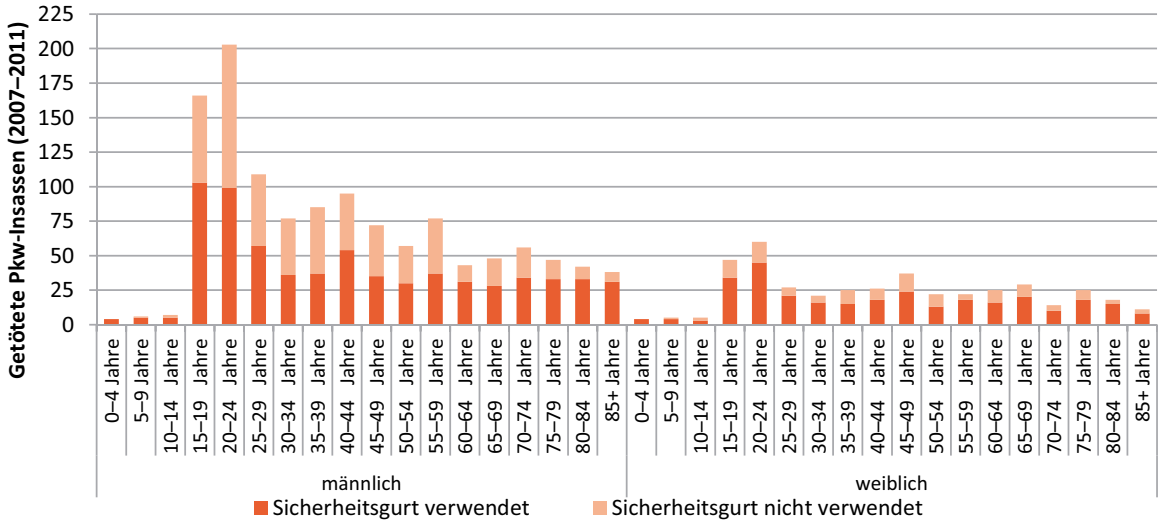

Abbildung 8: Getötete Pkw-Insassen nach Geschlecht und Alter, unterschieden nach angegurtet/nicht angegurtet, Summe 2007–2011
Quelle: Statistik Austria, Verkehrsunfallstatistik; Darstellung: KFV (n=1.655)

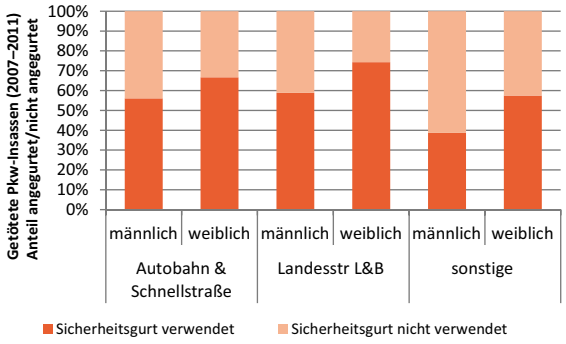

Abbildung 9: Getötete Pkw-Insassen nach Straßenart und Geschlecht, Anteile angegurtet/nicht angegurtet in %, Summe 2007–2011
Quelle: Statistik Austria, Verkehrsunfallstatistik; Darstellung: KFV (n=1.655)

Analog zu den Gurtanlegequoten ist der Anteil der angegurteten Personen an den Getöteten bei Frauen höher als bei Männern. Drei Viertel der getöteten Pkw-Insassen sind Männer, davon waren durchschnittlich 44% nicht angegurtet (gegenüber 29% bei den getöteten Frauen). Im Alter zwischen 20 und 60 Jahren war sogar jeder zweite getötete Mann nicht angegurtet (50%).

Bei beiden Geschlechtern ist der Anteil der nicht angegurteten Personen auf sonstigen Straßen am höchsten, auf Landessstraßen B und L am geringsten (s Abbildung 9).

C. Motive und Hintergründe von „Gurtmuffeln“

Um mehr über die Motive und Hintergründe der „Gurtmuffel“, also jener Personen, die sich nie oder nicht immer angurten, herauszufinden, hat das KFV im Jahr 2013 eine repräsentative Befragung durchgeführt. Österreichweit wurden insgesamt 1.200 Perso-

nen interviewt – 600 Personen, die angaben, sich nicht immer bzw nie anzugurten, sowie eine Kontrollgruppe von 600 Personen, die angaben, sich immer anzugurten. Die Ergebnisse ergänzen das Bild, das die Erhebung der Gurtanlegequoten und die Unfallanalyse zeigen.[7)]

Das Angurtverhalten hängt stark von der jeweiligen Situation ab, **negative Auswirkungen** haben insb folgende Faktoren:

- Am schlechtesten ist die Gurtmoral auf dem **Rücksitz** und im **Taxi,** hier gibt jeweils knapp die Hälfte der „Gurtmuffel" an, sich selten oder nie anzugurten.
- **Kurze Strecken** (bis ca 5 km) schmälern die Gurtmoral ebenfalls: Ein Viertel gurtet sich hier selten oder nie an, 18% im **Ortsgebiet.**
- Die Bereitschaft, sich anzugurten, ist als **Beifahrer** niedriger als als Lenker.
- **Stress** wirkt sich negativ aus, 15% gurten sich selten oder nie an, wenn sie gestresst sind.

Positiven Einfluss auf die „Gurtmuffel" haben dagegen diese Faktoren:

- Bei **schlechtem Wetter** (zB Schneefall, Regen) oder **schlechter Sicht** (zB Nebel) gurten sich jeweils drei Viertel immer an, 6% bzw 7% selten oder nie.
- Auf **Autobahnen oder Schnellstraßen** geben sogar 80% der „Gurtmuffel" an, sich immer anzugurten, ebenso auf längeren Fahrtstrecken, wie zB in den Urlaub (78% immer), nur 6% bzw 7% gurten sich hier selten oder nie an. Deutlich geringer ist der Anteil „immer" auf Freilandstraßen.
- **Viel Verkehr** bewegt 80% der „Gurtmuffel" immer zum Angurten (7% selten oder nie).
- Es macht praktisch keinen Unterschied, ob die „Gurtmuffel" allein oder mit anderen (erwachsenen) Personen im Auto sind.
- Die **Anwesenheit von Kindern** hat einen deutlichen Einfluss (s dazu auch weiter unten).

„Gurtmuffel" sind laut der Befragung vermehrt in folgenden Gruppen zu finden:

- Wie schon aufgrund von Gurtanlegequoten und Unfallzahlen zu erwarten, sind „Gurtmuffel" deutlich öfter **männlich** als weiblich,
- sie sind eher **jünger** (17 – 44 Jahre),
- sie haben öfter eine **hohe jährliche Fahrleistung** (> 20.000 km/Jahr) und
- der Anteil der Befragten, die sich selten oder nie angurten, ist bei **Pflichtschule oder Lehre/Fachschule** als höchster abgeschlossener Schulbildung deutlich höher als bei jenen mit Matura oder Hochschulabschluss.

Der **Zeitpunkt des Angurtens** ist ein wichtiger Indikator, ob jemand ein „Gurtmuffel" ist:[8)] Die Hälfte der „Gurtmuffel" schnallt sich erst nach dem Starten oder noch später (bzw gar nicht) an, wohingegen in der Kontrollgruppe zwei Drittel den Gurt schon vor dem Starten anlegen.

Die am häufigsten genannten Begründungen für das Nichtangurten sind „auf das Angurten vergessen", „Der Gurt ist unbequem bzw unangenehm" und „nur eine Kurzstrecke".

Laut der Befragung gibt es einen kleinen harten Kern von **Komplettverweigerern,** die sich, unabhängig von der Situation, niemals angurten. Dieser macht rund 2% der „Gurtmuffel" aus.

Es wurde auch versucht herauszufinden, welchen Einfluss Kinder haben bzw wie sich das Gurtanlegeverhalten auf die **Kindersicherung** auswirkt. Ob im Haushalt Kinder unter 15 Jahren leben, hat zumindest generell praktisch keinen Einfluss auf das Gurtverhalten. Fahren die Kinder allerdings auch tatsächlich im Auto mit, hat dies Auswirkungen: Nicht ganz die Hälfte der „Gurtmuffel" (45%) gibt an, dass mitfahrende Kinder einen Einfluss auf das eigene Angurtverhalten haben. Knapp 90% sind auch der Meinung, dass sie durch ihre Vorbildwirkung das spätere Verhalten der Kinder beeinflussen.

Was die Sicherung der Kinder betrifft, gibt es allerdings noch starken Verbesserungsbedarf: Lediglich 81% der „Gurtmuffel" sichern mitfahrende Kinder immer (10% häufig, 5% selten, 4% nie!), wohingegen 95% der Kontrollgruppe mitfahrende Kinder immer sichern (2% häufig, 2% selten, 1% nie). Den geringsten Anteil bei der Kindersicherung haben Vielfahrer (72% immer, 20% häufig). Einer von fünf „Gurtmuffeln" ist bereit, andere Kinder als die eigenen auch dann mitzunehmen, wenn kein passender Kindersitz vorhanden ist. Ob mitfahrende Kinder angeschnallt sind, kontrolliert etwas mehr als die Hälfte der „Gurtmuffel". Drei Viertel der weiblichen, aber nur die Hälfte der männlichen „Gurtmuffel" wissen darüber Bescheid, dass eine nicht den Vorschriften entsprechende Kindersicherung ein Vormerkdelikt ist.

Beinahe die Hälfte der „Gurtmuffel" hat selbst **Unfallerfahrungen** gemacht (45%), auf das Anschnallverhalten hat dies aber nur bei jedem fünften Einfluss. Unfälle im Bekannten-, Verwandten- oder Freundeskreis haben einen ähnlich geringen Einfluss auf das Verhalten.

Knapp ein Viertel der „Gurtmuffel" wurde in den letzten drei Jahren von der Polizei in Bezug auf das Tragen des Sicherheitsgurts kontrolliert, davon hat auch ein Drittel eine Strafe wegen Verletzung der Gurtpflicht bezahlt. Drei von zehn „Gurtmuffeln" haben in den letzten zwölf Monaten andere Verwaltungsstrafen in Bezug auf ein Verkehrsdelikt bekommen. Verhaltensänderungen in Bezug auf das Anschnallen haben diese Kontrollen allerdings nicht bewirkt. Danach gefragt, was sie machen, wenn sie in eine **Polizeikontrolle** geraten, gaben rund drei Viertel an, zu versuchen ihr Verhalten noch in irgendeiner Form zu korrigieren bzw zu kaschieren; rund die Hälfte gurtet sich noch schnell an, rund ein Viertel zieht zumindest den Gurt über den Körper. Der Rest setzt entweder keine Maßnahmen zur Vermeidung oder hofft, von der Polizei nicht aufgehalten zu werden oder dass das Fehlverhalten unbemerkt bleibt. Die gängigste Ausrede im Fall, dass sie doch noch erwischt werden, ist übrigens mit Abstand „auf das Angurten vergessen".

7) Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich Prozentangaben im Folgenden immer auf die Gruppe der „Nicht- oder Teilweise-Gurt-Träger", hier als „Gurtmuffel" bezeichnet. Sie sind somit nicht auf das Gesamtkollektiv der Pkw-Insassen umlegbar.

8) So auch *Ewert/Fitz,* Sicherheitsgurt. Gründe für das Nichttragen und Maßnahmen zur Erhöhung der Tragequote, bfu-Report 53 (2004).

Mehr als zwei Drittel der „Gurtmuffel" haben ein **Gurtwarnsystem** in ihrem Auto. Knapp zwei Drittel davon finden auch gut, dass es da ist; ein Drittel ist davon genervt und 8% würden es am liebsten ausschalten. (Was 5% dann auch tatsächlich mit Hilfe von Tricks, wie den Gurt hinter sich einrasten zu lassen oder eine Schnalle ohne Gurt zu verwenden, tun.) Den höchsten Anteil an den Umgehern des Warnsystems weist übrigens die Gruppe der Vielfahrer auf.

In der Literatur ist immer wieder die Rede davon, dass das Nichtverwenden des Sicherheitsgurts mit risikoreicherem Fahrverhalten einhergeht (zB *Wilson* 1990[9]). Die beiden Gruppen wurden daher auch nach Einschätzungen ihres **(Risiko-)Verhaltens** befragt. Während 40% der Kontrollgruppe von sich behaupten, niemals irgendein Risiko einzugehen, sagen dies nur 35% der „Gurtmuffel" von sich. „Gurtmuffel" sehen ihr Auto auch seltener „nur als Fortbewegungsmittel" als die Kontrollgruppe, die sich auch öfter selbst als „vorsichtige Fahrer" wahrnimmt. Der Aussage „Ich würde mich als vorsichtigen Fahrer bezeichnen" stimmen 8% der „Gurtmuffel", aber nur 5% der Kontrollgruppe (eher oder gar) nicht zu. Aber immerhin: Selbst für 88% der „Gurtmuffel" gehört der Gurt zum sicheren Autofahren dazu (93% Kontrollgruppe). Die Ansicht, dass der Gurt „lästig oder unbequem" ist, ist – wenig überraschend – unter den „Gurtmuffeln" stärker verbreitet.

Danach gefragt, **was ihr Verhalten beeinflussen könnte,** findet die **Behandlung des Themas in Schulen** die größte Zustimmung, neun von zehn „Gurtmuffeln" gehen von einer sehr guten oder guten Wirksamkeit aus, gefolgt von akustischen Angurt-Warnsystemen (87% sehr gute bzw gute Wirksamkeit) und Gurt-Wegfahrsperren (72%: sehr gut oder gut; allerdings 17%: wirkt nicht). Strengere gesetzliche Regelungen schätzen 69% als sehr gut oder gut in ihrer Wirkung ein, Veranstaltungen und Plakate finden dagegen nur bei etwas mehr als der Hälfte Zustimmung.

Auf die direkte Frage, ob Strafen ihr Verhalten beeinflussen würden, befürwortet ein Drittel (32%) der „Gurtmuffel" **höhere Strafen.** Als Strafhöhe mit entsprechendem Anreiz werden im Mittel € 70,– genannt, von Vielfahrern und jungen Lenkern sogar € 84,–. Gleich zwei Drittel (64%) geben an, dass sie sich öfter angurten würden, wenn das Nichtangurten ein **Vormerkdelikt** wäre (nur die Hälfte der Vielfahrer).

D. Ausblick – Wie kann man die Gurtanlegequoten steigern?

Nimmt man das Ziel des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011, dass Österreich zu den fünf sichersten Ländern Europas zählen soll, ernst, sind weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Gurtanlegequote, insb auf den Rücksitzen, unumgänglich. Das Ziel sollte sein, dass Österreich seine Gurtanlegequote zumindest auf das Niveau der besten europäischen Staaten erhöhen kann.

Der Weg dorthin sollte über zwei Schienen führen: **Bewusstseinsbildung** und **verstärkte Kontrollen bzw Sanktionen.**

1. Bewusstseinsbildung

Aus der Befragung der „Gurtmuffel" ist erkennbar, dass Kinder eine positive Wirkung auf das Verhalten haben. Vor allem in den **Schulen** ist dahingehende Bewusstseinsbildung daher empfehlenswert. Einerseits um auf das Verhalten der zukünftigen Verkehrsteilnehmer einzuwirken, andererseits um vom positiven Einfluss, den Kinder auf ihre Eltern haben – wie dies auch die Befragung gezeigt hat –, zu profitieren. Aufgrund der immer noch vergleichsweise geringen Gurtanlegequoten auf den **Rücksitzen** sollte in der Bewusstseinsbildung verstärkt auch über die Gefahren nicht angegurteter Passagiere auf dem Rücksitz aufgeklärt werden. Der britische Fernsehspot „Julie"[10] hat vor einigen Jahren sehr eindrucksvoll vor Augen geführt, was die Konsequenzen nicht angegurteter Passagiere auf der Rückbank bei einem Unfall sein können: Julie ist mit ihren Kindern im Teenageralter im Auto unterwegs. Ein Lieferwagen fährt knapp auf. Julie beobachtet ihn nervös im Rückspiegel. So intensiv, dass sie das vor ihr stehende Auto zu spät bemerkt. Als sie auf das Auto auffährt, wird ihr hinter ihr sitzender – nicht angegurteter – Sohn nach vorn geschleudert und bricht ihr das Genick, danach wird er durch den Rückstoß wieder in seinen Sitz zurückgeworfen. Der begleitende Text zum Geschehen lautet: „Wie die meisten Opfer kannte Julie ihren Mörder. Es war ihr Sohn, der nicht angegurtet war. Nachdem er sie zu Tode zermalmt hatte, setzte er sich wieder hin."

2. Kontrollen und Sanktionen

Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 führt im Handlungsfeld Überwachung als mittelfristige Maßnahme (Zeitraum 2015 – 2017) den **Wegfall der Kontrollhindernisse** beim Sicherheitsgurt an. Derzeit kann ein Verstoß gegen die Gurtpflicht nämlich ausschließlich mit einer Organstrafverfügung in Höhe von € 35,– sanktioniert werden,[11] und auch das nur dann, wenn der Verstoß bei einer Anhaltung nach § 97 Abs 5 StVO festgestellt wurde.[12], [13]

Zur Hebung der Gurtanlegequoten sollten daher folgende Maßnahmen ergriffen werden:

➜ **Wegfall des Erfordernisses der Anhaltung nach § 97 Abs 5 StVO:** Diese Voraussetzung für die Strafbarkeit führt – neben den von *Pürstl*[14] erörterten verfassungsrechtlichen Bedenken – auch in der Praxis zu erheblichen Problemen, ua wenn das Organ der öffentlichen Aufsicht gleichzeitig mit anderen Aufgaben befasst ist (Regelung des Verkehrs ua), oder bei einer Verletzung der Gurtpflicht auf

9) *Wilson,* The relationship of seat belt non-use to personality, lifestyle and driving record. Health Education Research. Theory & Practice. Vol 5/2 1990, 175 (1990).
10) http://think.direct.gov.uk/video-seatbelts-julie.html (abgefragt am 3. 4. 2014).
11) Im Fall der Verweigerung wird ein Strafverfahren eingeleitet, im Rahmen dessen die Höchststrafe € 72,– beträgt.
12) Zu den verfassungsrechtlichen Problemen bei diesen Kontrollhindernissen s im vorliegenden Heft den Beitrag von *Pürstl,* Gurten- und Helmpflicht im Visier, ZVR 2014, 196.
13) Gleiches gilt im Übrigen für Verstöße gegen die Sturzhelmpflicht (§ 106 Abs 7 iVm § 134 Abs 3d KFG) und bei Telefonieren am Steuer (§ 102 Abs 3 iVm § 134 Abs 3c KFG); auch dort sind die angeführten Kontrollhindernisse höchst problematisch.
14) ZVR 2014, 196.

Autobahnen mit starkem Verkehr. Die Streichung der Anhaltung ist daher dringend erforderlich, um effektive Kontrollen zu ermöglichen.

- Ebenfalls empfehlenswert wäre die **Schaffung einer Rechtsgrundlage für automatische Kontrollen,** auf Grundlage derer die Kontrolldichte wesentlich erhöht werden könnte.
- Die zwingende Ahndung mittels **Organstrafverfügung** sollte ebenfalls gestrichen werden.[15)]
- Eine **Erhöhung des Strafmaßes** und die Aufnahme in den Katalog der **Vormerkdelikte** wären weitere wichtige Schritte auf dem Weg zu einer Erhöhung der Gurtanlegequoten.

15) Zur bedenklichen Abweichung vom VStG vgl wiederum den Beitrag von *Pürstl,* ZVR 2014, 196.

In Kürze

Die Gurtanlegequoten sind in Österreich trotz beträchtlicher Steigerungen in den letzten Jahren im internationalen Vergleich nach wie vor gering. Der hohe Anteil nicht angegurteter Pkw-Insassen an den im Pkw Getöteten untermauert das nicht ausgeschöpfte Sicherheitspotenzial. Ergänzend wurden die Motive für das Nichtangurten untersucht. Aufbauend darauf werden Ansatzpunkte für eine Steigerung von Gurtquoten und Verkehrssicherheit aufgezeigt sowie Probleme bei der Kontrolle erörtert.

Zum Thema

Über die Autoren:
DI Veronika Zuser ist Projektverantwortliche im KFV im Bereich Forschung und Wissensmanagement.

DI Klaus Robatsch ist Leiter des Bereichs Forschung und Wissensmanagement im KFV.

Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien.

Von denselben Autoren erschienen:
Bogner/Strnad/Robatsch, Lkw-Fahrverbot auf dem äußerst linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen im hochrangigen Netz, ZVR 2013, 413; *Bogner/Robatsch,* Gemeinschaftsstraße: ein neues Konzept für alle Verkehrsteilnehmer, RFG 2013, 41; *Bogner/Robatsch,* Gemeinschaftsstraßen, ZVR 2012, 67; *Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch,* Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011, 265, uva.

Literatur:
bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 (2011); *Ewert/Fitz,* Sicherheitsgurt. Gründe für das Nichttragen und Maßnahmen zur Erhöhung der Tragequote, bfu-Report 53 (2004); *International Traffic Safety Data and Analysis Group,* IRTAD – International Road Traffic and Accident Database; *Statistik Austria,* Verkehrsunfallstatistik; *Wilson,* The relationship of seat belt non-use to personality, lifestyle and driving record. Health Education Research. Theory & Practice. Vol 5/2 1990, 175 (1990).

Link:
www.kfv.at

Literatur-Tipp

Grundtner/Pürstl, KFG[9] (2013)

MANZ Bestellservice:
Tel: (01) 531 61-100
Fax: (01) 531 61-455
E-Mail: bestellen@manz.at
Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at