

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-erhebung-jeder-13-pkw-insasse-schnallt-sich-immer-noch-nicht-an-44657476>

Datum: 17.07.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC-Erhebung: Jeder 13. Pkw-Insasse schnallt sich immer noch nicht an

Von 146 tödlich verunglückten Pkw-Insassen 2020 waren 27 Prozent nicht gesichert

Zum Anlass der UN-Verkehrssicherheitswoche führte der Mobilitätsclub im Frühjahr 2021 eine Erhebung zur Gurtanlagequote unter erwachsenen Pkw-Insassen in allen Landeshauptstädten Österreichs durch. Das Ergebnis: Von über 27.000 beobachteten Insassen waren noch immer 8 Prozent nicht bereit, sich anzuschnallen. Das zeigt sich auch in den Unfallzahlen: Im Jahr 2020 kamen insgesamt 146 Auto-Insassen bei Verkehrsunfällen in Österreich ums Leben. Davon waren 27 Prozent nicht angeschnallt (Quelle: Statistik Austria). In den letzten fünf Jahren erlitten knapp ein Drittel der in einem Pkw verunfallten Personen, die nicht gesichert waren, schwere oder gar tödliche Verletzungen. Bei angeschnallten Personen waren das nur rund 9 Prozent. "Dabei ist weitestgehend bekannt, dass das Risiko bei einem Unfall schwer oder gar tödlich verletzt zu werden, ohne Gurt wesentlich höher ist", mahnt ÖAMTC-Verkehrstechniker David Nosé. Die Gurtanlagequote hat sich im Vergleich zur letzten ÖAMTC-Erhebung aus 2017 – damals waren rund 11 Prozent der Pkw-Insassen nicht angeschnallt – leicht verbessert.

"Nur mit angelegtem Gurt, der richtigen Sitzposition und der korrekten Einstellung der Kopfstütze kann die Sicherheitsausrüstung in einem Fahrzeug, wie der Airbag, ihre volle Wirkung entfalten und Leben retten", gibt der ÖAMTC-Experte zu bedenken. Auffällig ist zudem nach wie vor, dass die Moral zum Anlegen eines Gurtes auf den Fondsitzen geringer ausgeprägt ist: Auf den vorderen Sitzen schnallen sich rund 93 Prozent ordnungsgemäß an, während es auf den Rücksitzen 87 Prozent der Pkw-Insassen sind. "Wer jedoch hinten sitzt und sich nicht anschnallt, gefährdet nicht nur sich selbst sondern auch den davor Sitzenden", mahnt Nosé. Diese Tatsache untermauern auch mehrmals durchgeführte ÖAMTC-Crashtests.

Kleine Unterschiede zwischen allen Bundesländern

Im Bundesländer-Vergleich bei der Erhebung zur Gurtanlagequote ist Salzburg positiv hervorzuheben. Dort waren kaum noch Personen im Pkw zu sehen, die nicht angeschnallt waren (rund 2 Prozent). Ebenso war die Quote der nicht angeschnallten Insassen in Kärnten (6 Prozent) relativ niedrig. In Wien bedarf es noch eines stärkeren Umdenkens in Bezug auf den Sicherheitsgurt. Knapp 13 Prozent der beobachteten Pkw-Insassen waren nicht angeschnallt. Auch im Burgenland lag die Quote über 10 Prozent. Die restlichen Bundesländer lagen alle im Bereich des österreichweiten Wertes.

Verzicht auf Sicherheitsgurt auch im Ortsgebiet purer Leichtsin

Selbst bei einem Aufprall mit Tempo 30 sind die freiwerdenden Kräfte so groß, dass man sich nicht mehr mit Armen und Beinen abstützen kann, wie auch aus den Ergebnissen von Crashtests hervorgeht. Daher sollte der Gurt immer – auch bei kurzen Fahrten im Ortsgebiet – angelegt werden. "Viele Autofahrer argumentieren aber, dass sie ohnehin nur im Ortsgebiet oder auf ihnen gut bekannten Strecken ohne Gurt unterwegs seien", erklärt Nosé. Doch knapp zwei Drittel aller Unfälle passieren laut Statistik Austria im Ortsgebiet. "Sich dort nicht anzuschnallen ist purer Leichtsin. Und gerade auf bekannten Strecken neigt man eher dazu, unvorsichtiger zu fahren, weil man meint, jeden Zentimeter zu kennen." Dass es allerdings immer zu einer unvorhersehbaren Gefahrensituation kommen kann, wird leider nach wie vor zu oft ausgeblendet.

Erst Organstrafverfügungen brachten signifikanten Rückgang der Unfalltoten

Die Gurtpflicht wurde in Österreich am 15. Juli 1976 eingeführt. Den größeren Meilenstein in der Erhöhung der Verkehrssicherheit brachte allerdings der 1. Juli 1984. Ab diesem Zeitpunkt wurden Verstöße mit einer Organstrafverfügung sanktioniert. Die Auswirkung auf die Unfallzahlen war signifikant: Vorher kamen Jahr für Jahr rund 1.900 Menschen im Straßenverkehr ums Leben – 1985 sank diese Zahl deutlich auf rund 1.500. Der Strafsatz für das Organmandat betrug anfangs 100 Schilling, umgerechnet ca. 7 Euro. Heute muss man mit mindestens 35 Euro rechnen, wenn man ohne angelegten Sicherheitsgurt erwischt wird. Beim Transport eines Kindes ohne die entsprechende Rückhalteeinrichtung droht eine Anzeige, der theoretische Strafraum reicht sogar bis zu 5.000 Euro. Zusätzlich wird eine Vormerkung ins Führerscheinregister eingetragen.

Gurtanlegequote nach Bundesland und Geschlecht

Gurtanlegequote 2021

| Bundesland | Frauen | Männer | Gesamt |
|------------------|--------|--------|--------|
| Burgenland | 95% | 86% | 89% |
| Kärnten | 97% | 93% | 95% |
| Niederösterreich | 97% | 91% | 93% |
| Oberösterreich | 93% | 90% | 91% |
| Salzburg | 99% | 98% | 98% |

| | | | |
|------------|-----|-----|-----|
| Steiermark | 96% | 92% | 94% |
| Tirol | 95% | 92% | 93% |
| Vorarlberg | 95% | 89% | 92% |
| Wien | 91% | 86% | 87% |
| Österreich | 96% | 91% | 92% |

Quelle: ÖAMTC

Getötete Pkw-Insassen (2020) insgesamt sowie ohne Gurt

Getötete Pkw Insassen

| Bundesland | 2020 | Davon ohne Gurt |
|------------------|------|-----------------|
| Burgenland | 15 | 40% |
| Kärnten | 23 | 22% |
| Niederösterreich | 39 | 26% |
| Oberösterreich | 24 | 46% |
| Salzburg | 8 | 38% |
| Steiermark | 26 | 12% |
| Tirol | 7 | 14% |
| Vorarlberg | 2 | 0% |
| Wien | 2 | 50% |

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: ÖAMTC-Unfallforschung

#roadsafety - ÖAMTC ist Partner der UN-Verkehrssicherheitswoche 2021

Die UN-Verkehrssicherheitswoche ist Teil des 10-Jahres-Aktionsplans "Decade of Action for Road Safety" der Vereinten Nationen zur Verbesserung der globalen Verkehrssicherheit. Ziel ist, von 2021 bis 2030 mindestens 50 Prozent der Todesfälle und Verletzungen im Straßenverkehr zu verhindern. Als Partner der UN-Verkehrssicherheitswoche unterstützt der ÖAMTC Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen und Verletzten in allen Verkehrsteilnehmergruppen. Die Anerkennung hoher Sicherheitsstandards zum Nutzen der Verkehrsteilnehmer ist dabei ebenso eine zentrale Aufgabe wie die Weitergabe von neuen technischen Erkenntnissen und allgemeinen Sicherheitsinformationen, die Durchführung von Schulungen, Trainings sowie der aktive offene Dialog mit allen Verkehrsteilnehmergruppen auf Augenhöhe.