

Unfallforschung kompakt

Warum legen Pkw-Insassen den Sicherheitsgurt nicht an?

Impressum

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Telefon 030 . 20 20 - 58 21

Fax 030 . 20 20 - 66 33

unfallforschung@gdv.de

www.udv.de

www.gdv.de

Facebook: www.facebook.com/unfallforschung

Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)

YouTube: www.youtube.com/unfallforschung

Instagram: [instagram.com/udv_unfallforschung](https://www.instagram.com/udv_unfallforschung)

Redaktion: Dr. rer. nat. Tina Gehlert, Franziska Gerson Pereira

Gestaltung: Franziska Gerson Pereira

Titelbild: ©Antonioguillem - stock.adobe.com

Die Nutzungsrechte der in dieser Broschüre abgebildeten Fotots liegen bei der Unfallforschung der Versicherer.

Erschienen: 10/2018

Vorbemerkung

Seit über 40 Jahren besteht in Deutschland die Pflicht, sich im Pkw anzugurten. Wachsendes Verkehrsaufkommen mit steigenden Unfallzahlen sowie die Weigerung der (damaligen) Kraftfahrer, trotz bewiesener Wirksamkeit des Sicherheitsgurtes, führten zur Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung.

1976 wurde die Gurtspflicht (für die Vordersitze) eingeführt. Das Nichtanlegen des Gurtes wurde jedoch nicht bestraft, was die Gurtanlegequote kaum über 50 Prozent ansteigen ließ. Erst 1984, nach zusätzlicher Einführung der Anschnallpflicht auf dem Rücksitz sowie eines Verwarnungsgeldes von 40 Mark, stieg die Gurtanlegequote auf den Vordersitzen von Pkw auf über 90 Prozent an.

Inhalt

Vorbemerkung	2
Erkenntnisse aus der Unfallforschung	4
Methodik	4
Ergebnisse	5
Zusammenfassung	18
Fazit	21
Literatur	23

Erkenntnisse aus der Unfallforschung

Der Sicherheitsgurt war in der Vergangenheit und ist auch heute noch das wichtigste Rückhaltesystem im Pkw. Er ist dabei auf eine steife Fahrgastzelle in Verbindung mit einer energieaufnehmenden Knautschzone angewiesen. Ein Airbag kann die Schutzwirkung des Gurtes zwar erhöhen, ihn jedoch keineswegs ersetzen.

Heute liegt die Sicherungsquote auf allen Sitzplätzen bei zirka 98 Prozent [1]. Trotz dieser hohen Sicherungsquote besteht noch immer ein großes Potenzial, bei konsequenterer Nutzung des Sicherheitsgurtes die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu verringern. Das zeigt eine Auswertung der Unfalldatenbank (UDB) der UDV. Sie ergab, dass 28 Prozent aller getöteten und 12 Prozent aller schwerverletzten Pkw-Insassen nicht gegurtet waren.

Die UDV hat errechnet, dass aktuell pro Jahr rund 200 Verkehrstote und etwa 1.500 Schwerverletzte vermieden werden könnten, wenn alle Insassen von Pkw in Deutschland zu jeder Zeit korrekt angegurtet wären.

Um Aufschluss über die (heutigen) Motive für das Nichtanlegen des Gurtes im Pkw zu erhalten, führte die Omnitrend GmbH, im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer, eine Online-Befragung durch.

Methodik

Vorgehen

Die Befragung wurde als Online-Befragung realisiert und von September 2017 bis Januar 2018 durchgeführt.

Bisher gibt es keine Erfahrungswerte, wie viele oder welche Personen den Sicherheitsgurt im Pkw nicht anlegen und wie groß die Stichprobe daher sein muss, um aussagekräftige Ergebnisse zu erlangen. Die regelmäßigen Beobachtungsstudien der Bundesanstalt für Straßenwesen geben dazu keine Auskunft [2]. Daher wurde für die Gewinnung der Stichprobe ein zweistufiges Verfahren gewählt.

Im ersten Schritt wurde ein **Screening** aller Teilnehmer eines Online-Verbraucherpanels durchgeführt. Den 7.420 Panelisten wurden folgende drei Fragen gestellt:

1. Sind Sie schon einmal im Pkw mitgefahren, ohne den Gurt anzulegen?
2. Sind schon einmal Kinder bei Ihnen nicht angegurtet im Pkw mitgefahren (z.B. weil sie sich während der Fahrt abgeschnallt haben)?
3. Sind Sie schon einmal selbst Pkw gefahren, ohne den Gurt anzulegen?

Auf mindestens eine der drei Situationsfragen haben 2.777 Panelisten (37%) mit „Ja“ geantwortet. Von denen haben 31 Prozent als Mitfahrer schon mindestens einmal den Gurt nicht angelegt, 25 Prozent als Fahrer und 9 Prozent haben schon einmal Kinder unter zwölf Jahren im Pkw mitgenommen, ohne sie anzugurten (Mehrfachnennungen waren möglich).

Aus dieser Gruppe wurden im zweiten Schritt die Teilnehmer der Hauptbefragung rekrutiert. Um Angaben über die Fahrt und das Verkehrsgeschehen während der Fahrt machen zu können, wurden nur Personen in die Hauptbefragung aufgenommen, die sich in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal nicht angegurtet hatten. Das Verkehrsgeschehen sollte für die jeweils letzte ungegurtete Fahrt bewertet werden.

In Abhängigkeit von den Antworten im Screening wurden die Teilnehmer einem von drei möglichen Befragungsteilen zugeordnet:

1. Als Fahrer in den letzten zwölf Monaten nicht angegurtet in einem Pkw gefahren
2. Als Mitfahrer in den letzten zwölf Monaten nicht angegurtet in einem Pkw mitgefahren
3. Kind(er) unter zwölf Jahren in den letzten zwölf Monaten nicht angegurtet im Fahrzeug mitgenommen

Die Befragung wurde auf **Kinder unter zwölf Jahren** beschränkt, da gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO § 21, Absatz 1a) Kinder bis zum vollendeten zwölften Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, im Kindersitz im Auto gesichert werden müssen. Alle anderen Kinder würden in unseren Szenarien den Mitfahrern zugeordnet werden. Da das verwendete Online-Panel jedoch erst Personen ab 18 Jahre enthielt, sind dementsprechend Kinder und Jugendliche im Alter von 12 bis 18 Jahren nicht in der Befragung enthalten.

Stichprobenbeschreibung

Insgesamt **518** Personen wurden vollständig befragt, die sich wie folgt auf die drei Befragungsteile aufteilen (Tabelle 1).

Tabelle 1:
Stichprobengröße nach Teilgruppen (n)

Teilgruppen	Männer (n)	Frauen (n)	Gesamt
Kinder nicht angegurtet im Auto mitgenommen	88	50	138
als Mitfahrer nicht angegurtet mitgefahren	96	94	190
als Fahrer nicht angegurtet gefahren	118	72	190
<i>N = 518</i>			

Insgesamt nahmen 58 Prozent Männer und 42 Prozent Frauen im Alter von 18 bis 83 Jahren an der Befragung teil. Die größte Gruppe mit 48 Prozent war zwischen 45-64 Jahre alt, gefolgt von den 25-44-Jährigen mit 33 Prozent. 15 Prozent der Gurtverweigerer sind 65 Jahre alt oder älter. Die Teilnehmer verteilen sich in etwa gleich auf die einzelnen Kategorien der Variablen Gemeindegroße, Pkw-Fahrleistung, Schulabschluss und Einkommen.

Die Altersgruppe der 18-24-Jährigen ist mit vier Prozent sehr klein (Tabelle 2). Aufgrund dieser kleinen Fallzahl sind die 18-24-Jährigen in den Auswertungen nach Altersgruppen nicht enthalten.

Tabelle 2:
Altersverteilung in der Gesamtstichprobe

Altersgruppe	Anzahl	Anteil in %
18-24	18	4
25-44	173	33
45-64	250	48
65+	77	15
<i>N = 518</i>		

Ergebnisse

Fahrer

Wer gurtet sich als Fahrer nicht an?

Von den befragten 190 Personen, die sich als Fahrer in den vergangenen zwölf Monaten einmal oder auch häufiger nicht angegurtet haben, bildete die Altersgruppe der 45-64-Jährigen die größte Gruppe, gefolgt von den 25-44-Jährigen (Tabelle 3). Männer fuhren fast doppelt so häufig ohne sich anzugurten als Frauen.

Tabelle 3:
Altersverteilung in der Teilgruppe Fahrer

Altersgruppe	Anzahl	Anteil in %
18-24	5	3
25-44	46	24
45-64	103	54
65+	36	19
n = 190		

Es gab keine nennenswerten Unterschiede bezüglich Gemeindegröße, jährlicher Pkw-Fahrleistung oder Bildungsstand.

60 Prozent der Fahrer, die mindestens einmal oder häufiger ohne Gurt fahren, sind auch schon mindestens einmal oder häufiger als Mitfahrer ohne den Gurt anzulegen unterwegs gewesen. 40 Prozent taten das noch nie.

Wie häufig gurteten sich Fahrer nicht an?

Fast die Hälfte gurtete sich in den letzten zwölf Monaten zwei- bis dreimal nicht an. Ungefähr ein Viertel aller befragten Fahrer gab an, dies nur einmal getan zu haben. Rund 20 Prozent verzichtete mehr als fünfmal darauf, sich anzugurten (Abbildung 1).

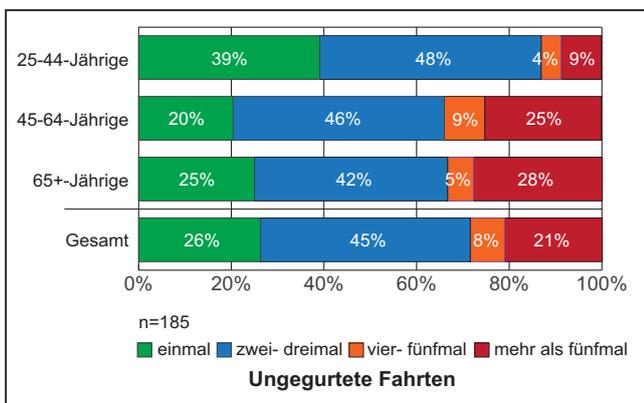


Abbildung 1:
Häufigkeit der ungegurteten Fahrten nach Altersgruppen

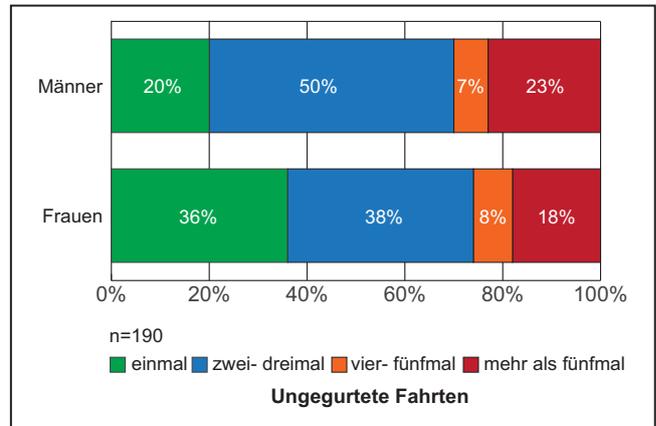


Abbildung 2:
Häufigkeit der ungegurteten Fahrten nach Geschlecht

Im Männer/Frauen-Vergleich zeigte sich, dass Männer insgesamt häufiger nicht angegurtet unterwegs waren als Frauen (Abbildung 2).

Bei welchen Fahrten wird die Gurtpflicht von den Fahrern missachtet?

Mit über 85 Prozent (und damit mit Abstand am häufigsten) wurde der Gurt nicht angelegt, wenn die Befragten allein im Pkw waren. War mindestens ein Mitfahrer dabei, fuhren nur noch 10 Prozent der Fahrer ohne sich anzugurten (Abbildung 3).

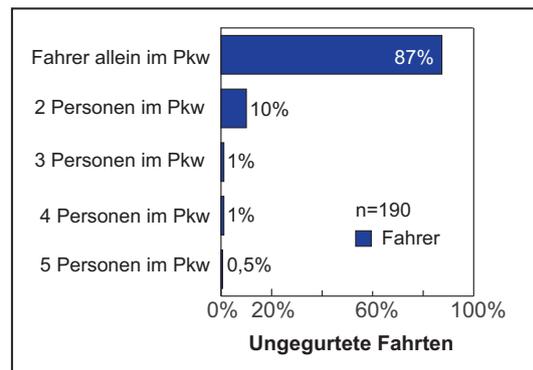


Abbildung 3:
Anzahl der Personen im Pkw

Zum überwiegenden Teil fanden diese Fahrten in der Freizeit statt. Lediglich 19 Prozent waren beruflich bedingt (Abbildung 4). Fast immer nutzten die Befragten das eigene Fahrzeug, das des Partners oder das Dienstfahrzeug (Abbildung 5).

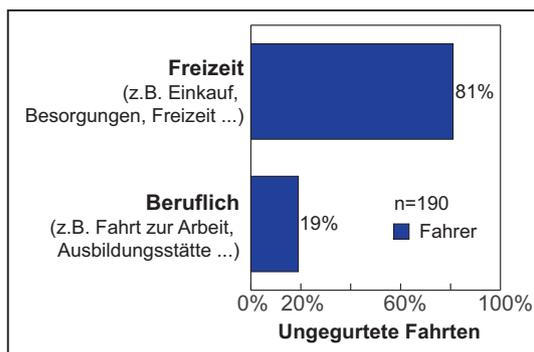


Abbildung 4:
Aussagen zum Hauptzweck der Fahrt

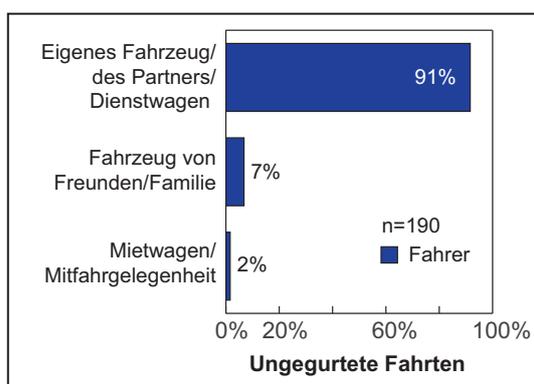


Abbildung 5:
Aussagen zum Fahrzeugbesitz

Die Fahrten fanden hauptsächlich innerhalb einer geschlossenen Ortschaft statt. Zwei Drittel der Befragten fuhr bei wenig Verkehr oder auf freier Strecke. Aufgrund des überwiegenden Anteils der Fahrten innerorts, war die gefahrene Geschwindigkeit mehrheitlich nicht höher als 50 km/h (Abbildung 6).

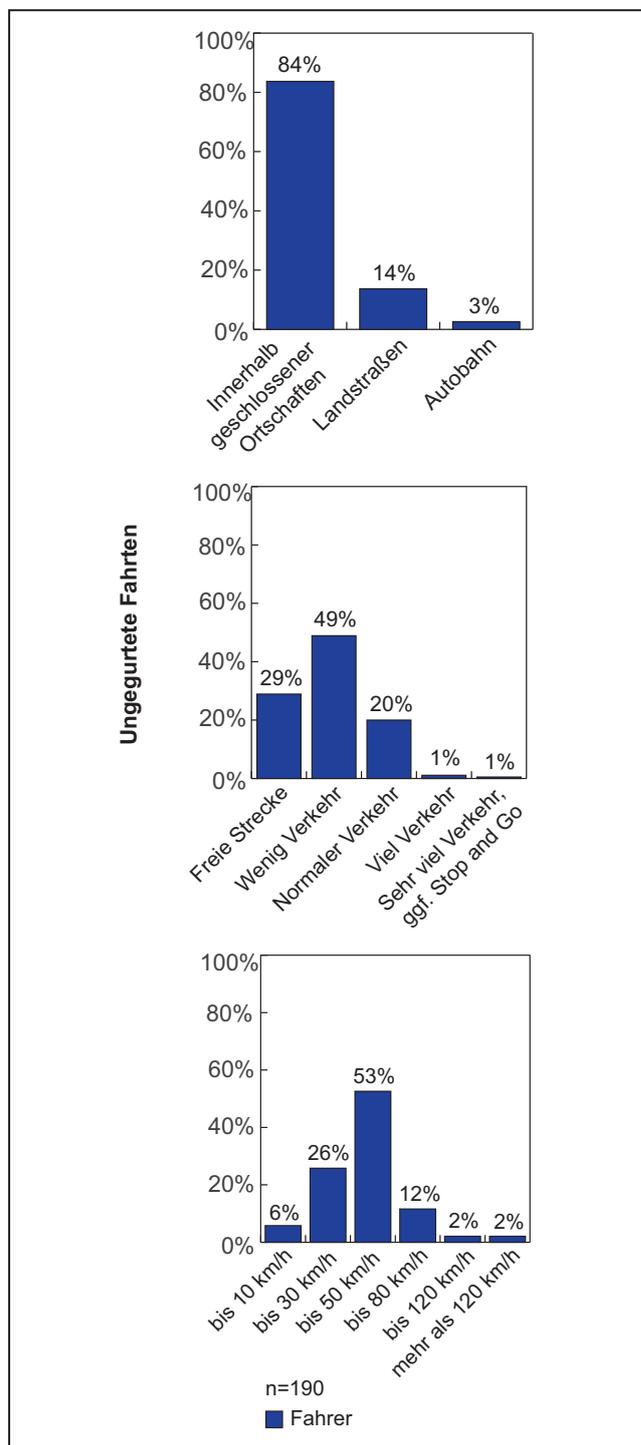


Abbildung 6:
Aussagen zur Ortslage, Verkehrsdichte und zur gefahrenen Geschwindigkeit

Warum gürten sich die Fahrer nicht an?

Als Hauptgrund, sich nicht anzugurten, wurde von der Hälfte der befragten Fahrer die Kürze der Fahrt genannt. Über 20 Prozent gaben an, in Eile gewesen zu sein, 15 Prozent das Gurtanlegen vergessen zu haben und 5 Prozent war der Gurt zu unbequem bzw. das Anlegen zu aufwendig. Die weiteren Gründe sind in Tabelle 4 aufgelistet. Die Befragung zeigt auch, dass sich fast 2 Prozent der befragten Fahrer aus Prinzip nicht angurteten.

Etwas weniger als die Hälfte der befragten Fahrer war während der gesamten Fahrt nicht angegurtet. 60 Prozent waren zeitweise nicht angegurtet. Weder Geschlecht, Alter, jährliche Pkw-Fahrleistung, Gemeindegröße oder Schulabschluss hatten einen entscheidenden Einfluss auf, ob sich Fahrer während der gesamten Fahrt oder nur zeitweise nicht angurteten.

Tabelle 4:
Genannte Gründe, sich als Fahrer nicht anzugurten

Gründe, sich als Fahrer nicht anzugurten	Anteil in %
Lohnt sich nicht, da nur kurze Fahrt	50
Ich war in Eile	21
Vergessen	15
Gurt ist unbequem bzw. passt nicht gut	5
Ich schnalle mich aus Prinzip nicht an	2
Ich halte es nicht für notwendig, sich immer anzugurten	2
War mir zu aufwendig	2
Greifen nach Gegenständen (Taschen, Flaschen, etc.)	1
Gurt/Gurtschloss nicht nutzbar (kputt, Gegenstände davor etc.)	0,5
Gurt/Gurtschloss nicht gefunden	0,5
Kontrolliert ja eh keiner	0,5
Andere Personen im Fahrzeug waren auch nicht angegurtet	0,5
<i>n = 190</i>	

Persönliches Sicherheitsempfinden

Über 20 Prozent der befragten Fahrer waren der Meinung, bei niedrigen Geschwindigkeiten auch ohne Gurt genug geschützt zu sein. Knapp 10 Prozent meinten, ohne Gurt, bzw. mit dem Airbag genug geschützt zu sein oder sich selbst abstützen zu können. Die Mehrheit von ungefähr 70 Prozent glaubte das nicht (Ab-

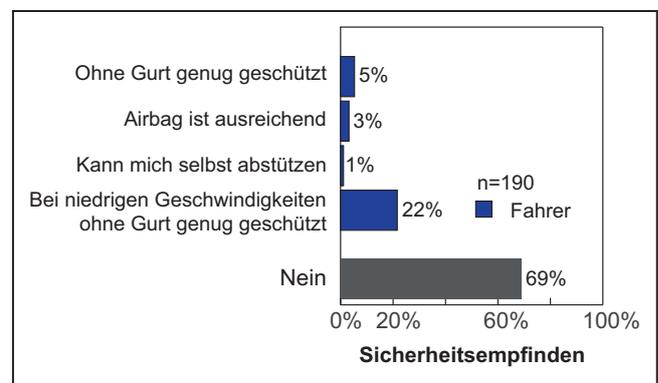


Abbildung 7:
Berichtetes Sicherheitsempfinden

bildung 7). Fahrer, die sich mehr als fünfmal in den letzten zwölf Monaten nicht angurtet hatten (Wiederholungstäter), gingen noch häufiger davon aus, bei niedrigen Geschwindigkeiten auch ohne Gurt ausreichend geschützt zu sein (Abbildung 8).

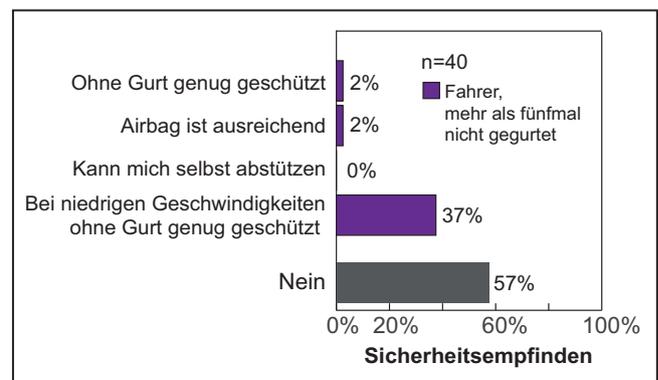


Abbildung 8:
Berichtetes Sicherheitsempfinden der „Wiederholungstäter“

Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung der Regelbefolgung

Bei einem höheren Strafmaß, mehr Kontrollen oder dem entsprechenden Hinweis eines Mitfahrenden, würden jeweils zirka 10 Prozent ihr Verhalten am ehesten ändern und sich immer angurten. Auch die negativen Konsequenzen eines Unfalls wurden als mögliche Motivation angesehen. Von Schockwerbung fühlten sich keine 5 Prozent der befragten Fahrer angesprochen und höhenverstellbare Gurte wünschten sich etwas über acht Prozent. Dieser Wunsch wurde überraschenderweise von den 45-64-Jährigen häufiger genannt als von den Älteren 65+ (Tabelle 5).

Tabelle 5:
Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung der Regelbefolgung

Maßnahme	Anteil in %
Akustischer Gurtwarner im Fahrzeug	40
Negative Konsequenzen/Unfall	15
Hinweis durch Mitfahrer	12
Mehr Kontrollen	11
Höhere Strafen	10
Höhenverstellbare Gurte	8
Schockwerbung	4
<i>n</i> = 190	

Kontrolle und Sanktionen

Befragt zu möglichen Verkehrskontrollen, hielt es fast die Hälfte der befragten Fahrer für „sehr unwahrscheinlich“ oder „eher unwahrscheinlich“, kontrolliert zu werden. Etwas weniger gingen davon aus, dass eine Kontrolle „vorkommen“ kann. Nur ungefähr 10 Prozent hielten eine Verkehrskontrolle bei nicht angelegtem Gurt für „eher wahrscheinlich“ oder „sehr wahrscheinlich“.

Bei fast 40 Prozent war es schon länger als fünf Jahre her, dass sie in eine Verkehrskontrolle der

Polizei geraten sind, egal aus welchem Anlass. Ungefähr 10 Prozent gaben an, noch nie kontrolliert worden zu sein.

Über zwei Drittel der befragten Fahrer kannte Strafe die Höhe von 30 Euro Verwarnungsgeld beim Fahren ohne Gurt. Ein Drittel kannte die Strafe nicht. Die Mehrheit empfand die Strafe als angemessen (Abbildung 9).

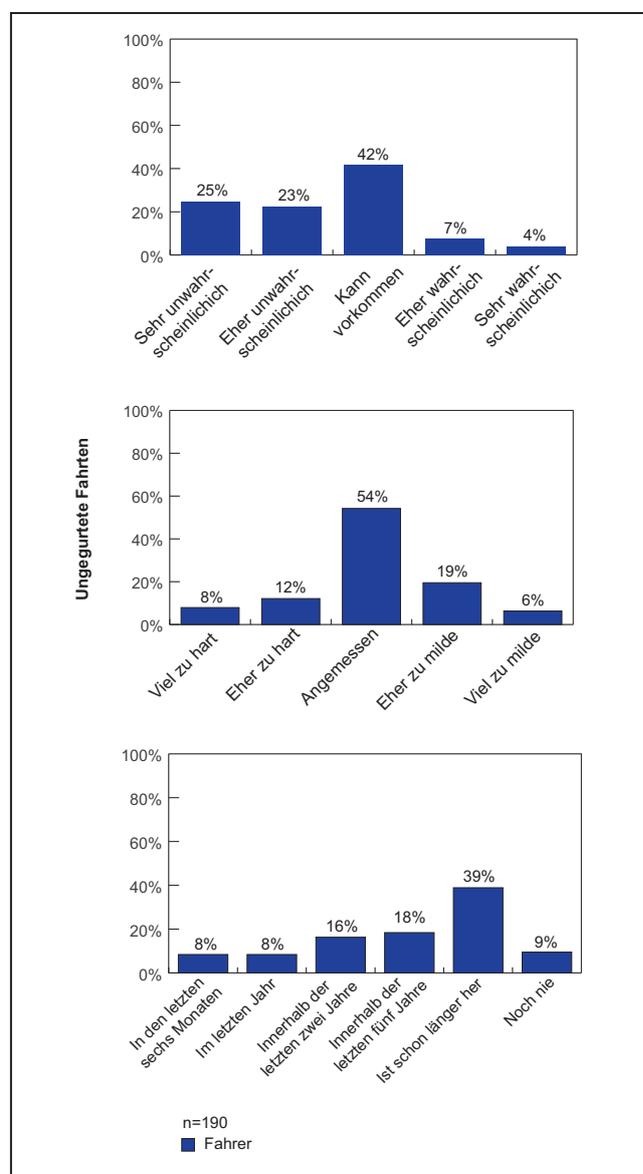


Abbildung 9:
Bewertung der Entdeckungswahrscheinlichkeit, des Verwarnungsgeldes sowie Angabe über die letzte Verkehrskontrolle

Mitfahrer

Wer gurtet sich als Mitfahrer nicht an?

Von den befragten 190 Personen, die sich als Mitfahrer in den vergangenen zwölf Monaten einmal oder häufiger nicht angegurtet hatten, bildete die Altersgruppe der 45-64-Jährigen mit fast 50 Prozent die größte Gruppe, gefolgt von den 25-44-Jährigen mit einem Anteil von rund 30 Prozent (Tabelle 6).

Tabelle 6:
Altersverteilung in der Teilgruppe Mitfahrer

Altersgruppe	Anzahl	Anteil in %
18-24	4	2
25-44	58	30
45-64	94	50
65+	34	18
n = 190		

Frauen und Männer waren zu etwa gleichem Anteil vertreten. Nennenswerte Unterschiede in Bezug auf die Gemeindegröße oder die jährlicher Pkw-Fahrleistung gab es keine.

Nicht ganz die Hälfte der Mitfahrer, ist auch schon selbst mindestens einmal Pkw gefahren, ohne den Gurt anzulegen. Etwas mehr als die Hälfte tat das noch nie.

Wie häufig gurteten sich Mitfahrer nicht an?

In den letzten zwölf Monaten gurteten sich jeweils zirka 40 Prozent der Befragten „einmal“ oder „zwei- bis dreimal“ nicht an.

Unterscheidet man die Häufigkeit nach Altersgruppen, so fällt auf, dass über die Hälfte der über 65+-Jährigen angaben, sich „zwei- bis dreimal“ nicht angegurtet zu haben und fast 40 Prozent dieser Altersgruppe tat dies „einmal“. Damit war die Altersgruppe der 65+-Jäh-

rigen unerwartet häufig vertreten. Bei den 25-44-Jährigen sowie den 45-64-Jährigen war der Anteil derjenigen, die sich „mehr als fünfmal“ nicht angegurtet hatte mit 12 Prozent bzw. 15 Prozent auffällig. Offenbar gibt es einen nicht unerheblichen Anteil von Mitfahrern, die den Gurt gewohnheitsmäßig nicht anlegen (Abbildung 10).

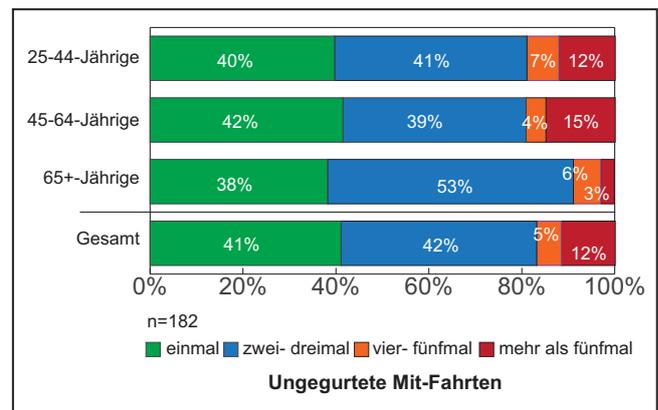


Abbildung 10:
Häufigkeit der ungegurteten Fahrten nach Altersgruppen

Im Männer/Frauen-Vergleich zeigt sich, dass fast der Hälfte der Frauen nur einmal ohne sich anzugurten mitgefahren ist (Abbildung 11).

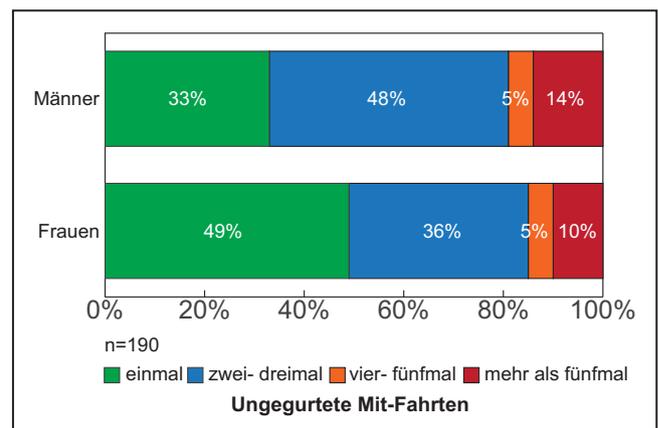


Abbildung 11:
Häufigkeit der ungegurteten Fahrten nach Geschlecht

Bei welchen Fahrten wird die Gurtpflicht von den Mitfahrern missachtet?

Die Anzahl der Personen im Fahrzeug hatte einen deutlichen Einfluss auf das Gurtverhalten der Mitfahrer. Je mehr Personen im Fahrzeug mitfahren, desto geringer wurde der Anteil nichtgurgelter Mitfahrern. Mit 65 Prozent nicht angegurtet fuhren die Befragten mit, wenn sie mit dem Fahrer allein im Fahrzeug waren. Bei einem weiteren Mitfahrer taten das nur noch rund 16 Prozent und nochmals weniger als die Hälfte bei vier oder fünf Personen im Pkw (Abbildung 12).

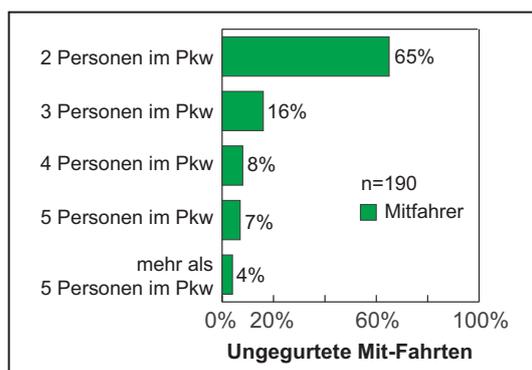


Abbildung 12:
Anzahl der Personen im Pkw

Zum überwiegenden Teil fanden diese Fahrten in der Freizeit statt. Lediglich zehn Prozent entfielen auf berufliche Fahrten oder Fahrten als Begleitung einer anderen Person (Abbildung 13).

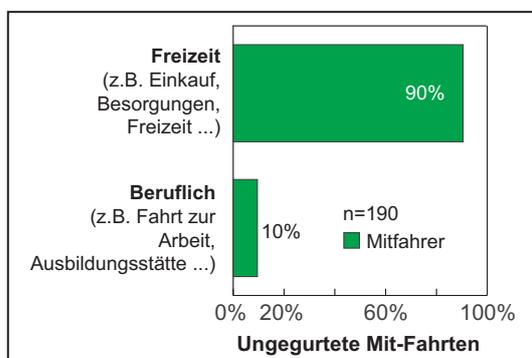


Abbildung 13:
Aussagen zum Hauptzweck der Fahrt

Die befragten Mitfahrer waren zu je zirka 40 Prozent im eigenen Fahrzeug oder einem Fahrzeug von Familie und Freunden unterwegs. Nur ein kleiner Prozentsatz fuhr mit einem Taxi, einem Mietwagen oder einer Mitfahrgelegenheit (Abbildung 14). Zu 80 Prozent wurde eine Limousine, ein Kombi oder ein Van/Kleinbus genutzt.

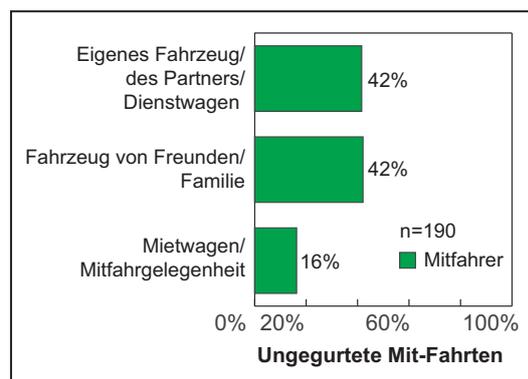


Abbildung 14:
Aussagen zum Fahrzeugbesitz

Die Fahrten fanden zum überwiegenden Teil innerhalb geschlossener Ortschaften statt. Landstraßen wurden zu zwei Drittel weniger befahren. Überwiegend wurde eine freie Strecke sowie wenig und normaler Verkehr berichtet. Gefahren wurde meistens mit einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h (Abbildung 15).

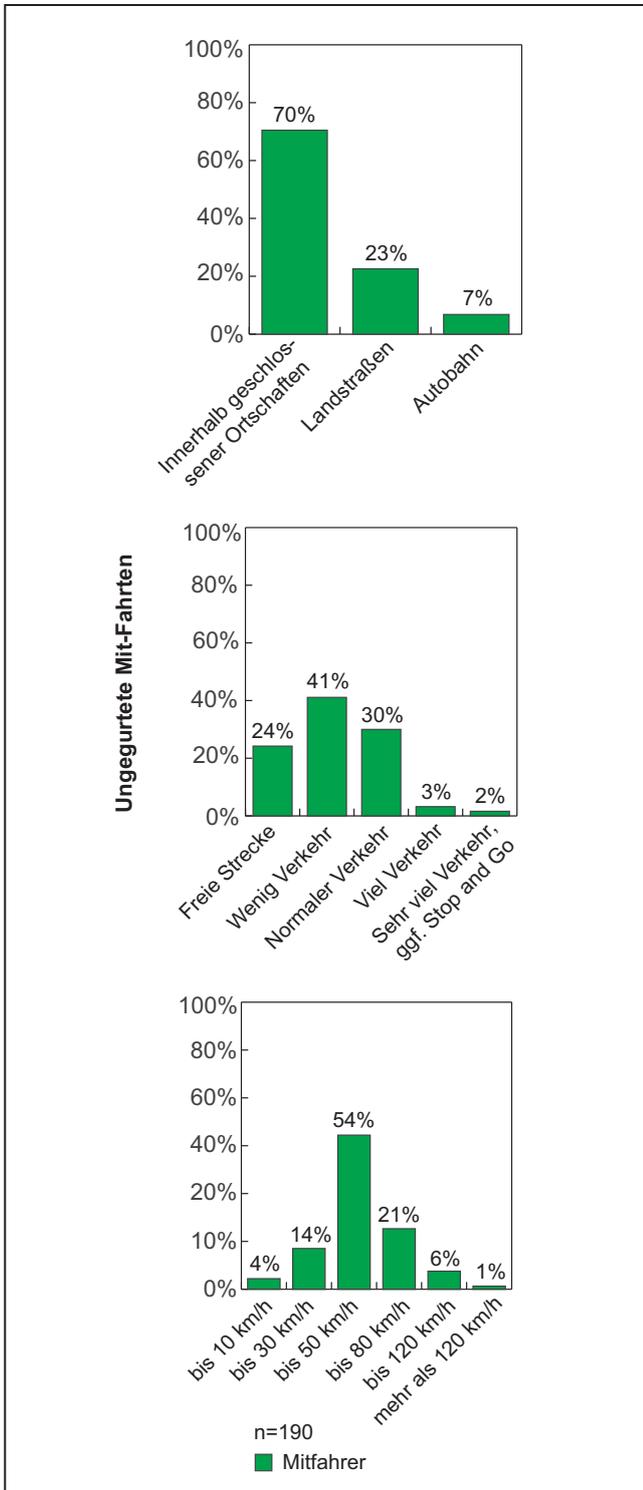


Abbildung 15: Aussagen zur Ortslage, Verkehrsdichte und zur gefahrenen Geschwindigkeit

Warum gürten sich die Mitfahrer nicht an?

Als Hauptgrund sich nicht anzugurten, wurde mit 30 Prozent „vergessen“ benannt, gefolgt von etwas über 20 Prozent der Mitfahrer die meinten, dass sich das Angurten wegen der Kürze der Fahrt nicht lohnt. 10 Prozent war der Gurt zu unbequem bzw. passte nicht (Tabelle 7).

Etwas mehr als die Hälfte der Mitfahrer war die gesamte Fahrt über nicht angegurtet. Etwas weniger als die Hälfte war nur zeitweise nicht angegurtet.

Tabelle 7: Genannte Gründe, sich als Mitfahrer nicht anzugurten

Gründe, sich als Mitfahrer nicht anzugurten	Anteil in %
Vergessen	30
Lohnt sich nicht, da nur kurze Fahrt	24
Gurt ist unbequem bzw. passt nicht gut	10
Ich war in Eile	6
Gurt/Gurtschloss nicht nutzbar (kaputt, Gegenstände davor etc.)	5
Zu umständlich, weil drei Erwachsene auf der Rückbank saßen	5
War mir zu aufwendig	4
Gurt/Gurtschloss nicht gefunden	4
Greifen nach Gegenständen (Taschen, Flaschen, etc.)	3
Hinten ist es nicht so wichtig/auf dem Rücksitz ist es sicherer	2
Ich schnalle mich aus Prinzip nicht an	2
Ich halte es nicht für notwendig, sich immer anzugurten	2
Andere Personen im Fahrzeug waren auch nicht angegurtet	1
Das Fahrzeug hatte auf meinem Sitzplatz keinen Sicherheitsgurt (z.B. Oldtimer)	1
Kinder beschäftigen	1
n = 190	

Wo sitzen die Mitfahrer im Fahrzeug, wenn sie nicht angegurtet sind?

Über die Hälfte der nicht angegurteten Mitfahrer saß während der Fahrt auf dem Beifahrersitz und über ein Drittel saß hinten.

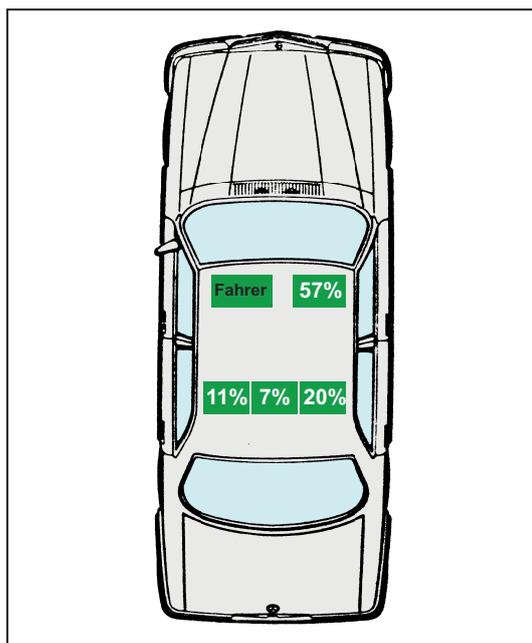


Abbildung 16:
Sitzposition der nicht angegurten Mitfahrer während der Fahrt (*5 % anderer Platz)

Persönliches Sicherheitsempfinden

Die große Mehrheit von über 70 Prozent der befragten Mitfahrer ging davon aus, ohne Sicherheitsgurt **nicht** ausreichend geschützt zu sein und handelte beim Nichtangurten **offenbar** wider besseres Wissens. Fast 20 Prozent der Befragten, vertrat die Meinung, dass sie bei niedrigen Geschwindigkeiten im Pkw **auch ohne Gurt** ausreichend geschützt sind (Abbildung 17).

Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung der Regelbefolgung

Nur ein Drittel der Mitfahrer gab an, vom Fahrzeug gewarnt worden zu sein, zwei Drittel ver-

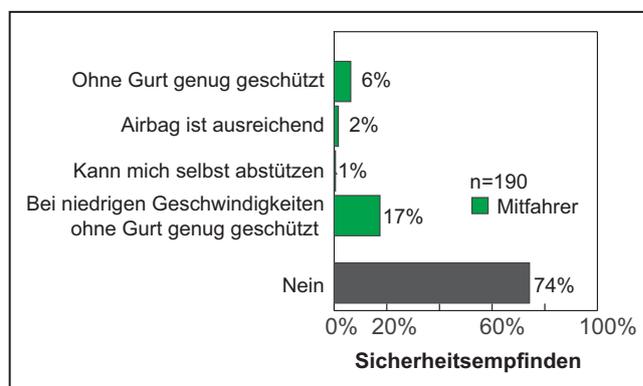


Abbildung 17:
Berichtetes Sicherheitsempfinden

neinten dies. Beinahe die Hälfte der Befragten erklärte, dass sie ein im Fahrzeug installierter akustischer Gurtwarner am ehesten dazu bringen würde, sich immer anzugurten.

Die Strafe in Höhe des Verwarnungsgeldes von 30 Euro war einem Drittel der Mitfahrer nicht bekannt. Sie könnten sich jedoch höhere Strafen und mehr Kontrollen als Motivation dafür vorstellen, sich anzugurten. In diesem Zusammenhang wurden auch negative Konsequenzen eines Unfalls, der Hinweis durch den Fahrer oder höhenverstellbare Gurte genannt (Tabelle 8).

Tabelle 8:
Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung der Regelbefolgung

Maßnahme	Anteil in %
Akustischer Gurtwarner im Fahrzeug	45
Negative Konsequenzen/Unfall	12
Hinweis durch Mitfahrer	12
Mehr Kontrollen	12
Höhere Strafen	9
Höhenverstellbare Gurte	8
Schockwerbung	2
<i>n = 190</i>	

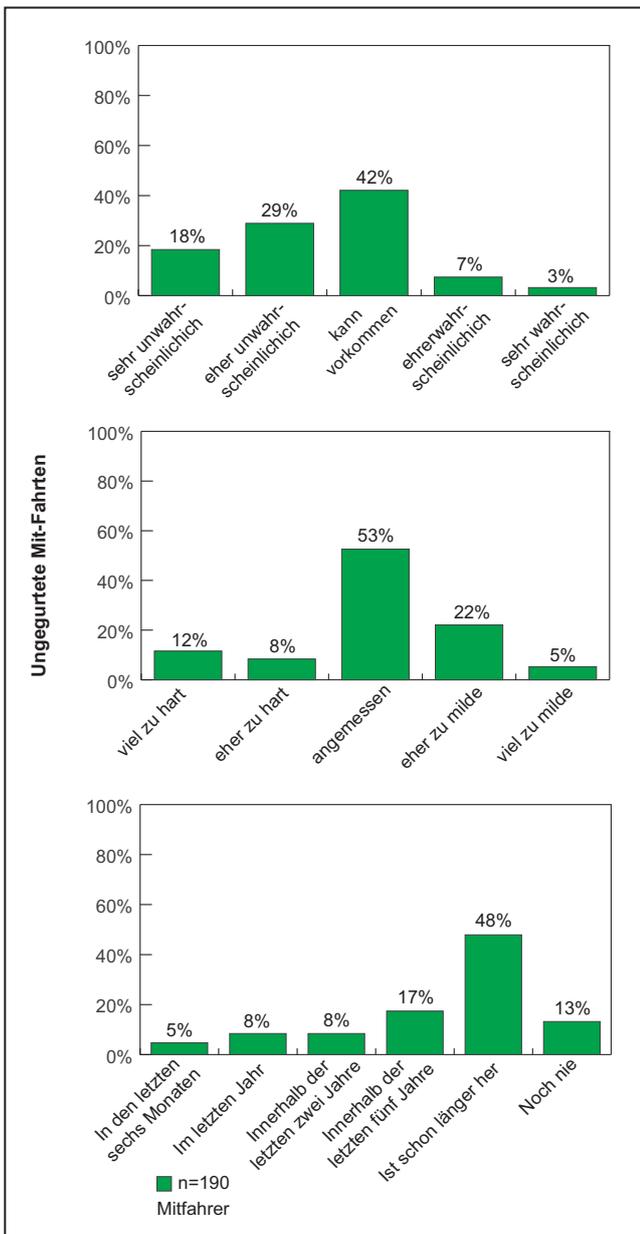


Abbildung 18: Bewertung der Entdeckungswahrscheinlichkeit, des Verwarnungsgeldes sowie Angabe über die letzte Verkehrskontrolle

Kontrolle und Sanktionen

Über 40 Prozent der Mitfahrer waren der Meinung, dass eine Kontrolle bezüglich der Gurtpflicht vorkommen kann. Beinahe die Hälfte hielt eine Verkehrskontrolle dagegen für „eher unwahrscheinlich“ oder sogar „sehr unwahr-

scheinlich“. 10 Prozent hielt eine Kontrolle für „eher wahrscheinlich“ oder „sehr wahrscheinlich“. Etwas über 10 Prozent gab an, noch nie kontrolliert worden zu sein. Etwas über 50 Prozent bezeichnete das Strafmaß als „angemessen“ (Abbildung 18).

Kinder im Auto

In der vorliegenden Befragung wurde lediglich ermittelt, ob die mitgenommenen Kinder im Pkw angegurtet waren oder nicht. Dabei war nicht relevant, ob die Kinder dabei im Kindersitz saßen oder nicht. In der Mehrzahl der Fälle wurde jedoch ein Kindersitz oder eine Babyschale genutzt, die Kinder darin jedoch nicht angegurtet.

Die Befragungsdaten erlauben darüber hinaus keine Bewertung, ob die Kinder korrekt angegurtet wurden. Die fehlerhafte Verwendung von Kindersicherungssystemen wird mit dem Begriff Misuse bezeichnet. Zum Thema Misuse führte die UDV eigene Untersuchungen durch [3, 4, 5, 6].

Welche und wieviel Kinder unter zwölf Jahren wurden nicht angegurtet im Pkw mitgenommen?

Die überwiegende Mehrheit der Kinder, die ungegurtet im Pkw mitgenommen wurde, war zwischen fünf und elf Jahren alt. Nur ein sehr geringer Anteil war ein Jahr alt oder jünger (Abbildung 19). Diese Ergebnisse entsprechen den Befunden vorheriger Studien, dass Schulkinder, insbesondere im Alter von sechs bis elf Jahren, häufiger ungesichert mitgenommen wurden als jüngere Kinder [3].

Von den 138 Befragten waren 60 Prozent mit nur einem Kind unter zwölf Jahren unterwegs. 40 Prozent der Befragten gaben an, mehr als ein Kind im Fahrzeug gehabt zu haben. Davon hatten 31 Prozent nur ein Kind nicht angegurtet, 8 Prozent zwei Kinder und 1 Prozent vier Kinder (Abbildung 20).

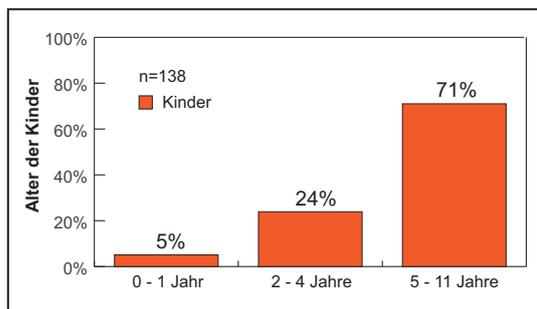


Abbildung 19:
Altersverteilung und Anteil der Kinder, die ungegurtet im Pkw mitgenommen wurden

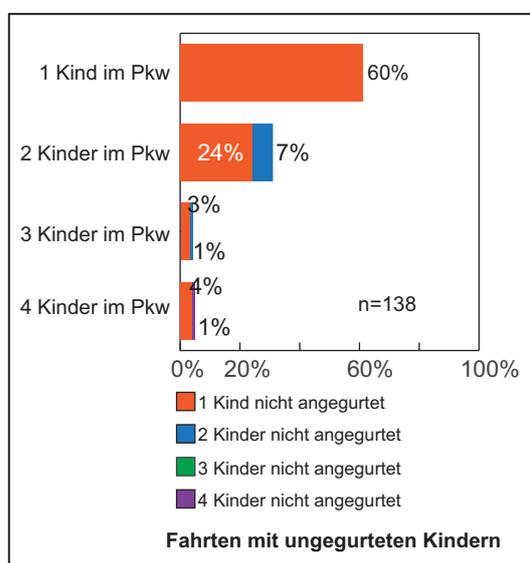


Abbildung 20:
Anteil der nicht gegurteten Kinder im Fahrzeug und Häufigkeit der Mitnahme ohne angegurtet worden zu sein

Wer gurtet Kinder unter zwölf Jahren im Pkw nicht an?

Von den 138 Befragten, die Kinder ohne anzugurten im Pkw mitgenommen hatten, bildete die Altersgruppe der 25-44-Jährigen die größte Gruppe, gefolgt von den 45-64-Jährigen. Die Altersgruppe der 18-24-Jährigen sowie der 65+-Jährigen trat kaum in Erscheinung (Tabelle 9).

Tabelle 9:
Altersverteilung in der Teilgruppe Kinder

Altersgruppe	Anzahl	Anteil in %
18-24	9	7
25-44	69	50
45-64	53	38
65+	7	5
N = 138		

Wie häufig wurden Kinder unter zwölf Jahren ungegurtet im Pkw mitgenommen?

Am häufigsten nahmen die 25-44-Jährigen befragten Erwachsenen Kinder unter 12 Jahren im Pkw mit, ohne sie anzugurten. In diese Altersgruppen fallen in der Regel auch die Phasen der Familiengründung und Kindererziehung, in der überwiegend Kinder im Pkw mitgenommen werden. Am zweithäufigsten nahmen die 45-64-Jährigen Kinder mit, ohne Sie anzugurten.

Die Mitnahme von Kindern, ohne sie anzugurten, war meist eben kein einmaliges Vorkommnis, sondern wurde von allen Befragten überwiegend mit zwei- bis dreimal berichtet. Bei der Altersgruppe der 25-44-Jährigen gab es aber auch einen Anteil von 9 Prozent, die

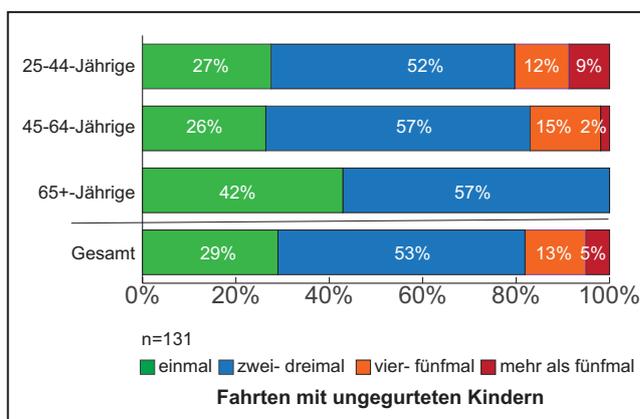


Abbildung 21:
Häufigkeit der ungegurteten Mitnahme von Kindern unter zwölf Jahren nach Altersgruppen

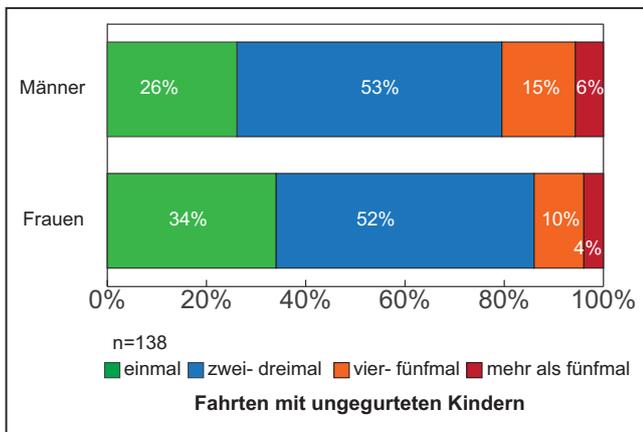


Abbildung 22:
Häufigkeit der Beförderung von ungegurten Kindern nach Geschlecht der Mitnehmenden

die Kinder mehr als fünfmal und damit schon beinahe gewohnheitsmäßig ohne anzugurten im Pkw mitnahmen (Abbildung 21).

63 Prozent der befragten Personen waren Männer und 37 Prozent Frauen (Abbildung 22).

Es waren keine nennenswerten Unterschiede bezüglich Gemeindegröße, jährlicher Pkw-Fahrleistung oder Bildungsstand ersichtlich.

Befragt zum eigenen Verhalten gaben über 70 Prozent der Befragten an, auch selbst als Fahrer schon einmal gefahren zu sein ohne sich anzugurten. 57 Prozent gaben an, auch schon einmal als Mitfahrer ohne sich anzugurten mitzufahren zu sein.

Bei welchen Fahrten wurden Kinder unter zwölf Jahren nicht angegurtet?

Bei fast 80 Prozent der Fahrten waren die Kinder (nur) zeitweise nicht angegurtet. Während der ganzen Fahrt nicht angegurtet waren über 20 Prozent der Kinder unter zwölf Jahren.

85 Prozent der Befragten sind selbst gefahren zu fast 90 Prozent mit dem eigenen Fahrzeug,

dem des Partners oder dem Dienstwagen. 60 Prozent der befragten Personen berichteten, dass ein Kindersitz oder eine Sitzerrhöhung genutzt wurde (ohne die Kinder jedoch anzugurten).

Warum wurden Kinder unter zwölf Jahren nicht angegurtet?

Am häufigsten (zu fast 60 Prozent) hatten sich die Kinder, nach Angabe der interviewten Personen, während der Fahrt selbst abgegurtet. Eile gaben über 10 Prozent der Befragten als Grund an, das Kind nicht angegurtet zu haben und etwas weniger als 10 Prozent begründeten dies mit der Kürze der Fahrt (Tabelle 10).

Tabelle 10:
Berichtete Gründe, Kinder unter zwölf Jahren nicht anzugurten

Gründe, Kinder unter zwölf Jahren nicht anzugurten	Anteil in %
Kind gurtete sich während der Fahrt selbst ab	58
Ich war in Eile	12
Lohnt sich nicht, da nur kurze Fahrt	8
Es ließ sich nicht angurten	7
Weiteres Kind im Auto gurtete das betreffende Kind ab	5
Kein Kindersitz/Kinderschutzsystem verfügbar	4
Andere Personen im Fahrzeug waren auch nicht angegurtet	3
Kindersitz/Kinderschutzsystem ließ sich nicht bedienen	2
Kontrolliert ja eh keiner	1
n = 138	

Wo im Fahrzeug saßen die Kinder, die nicht angegurtet waren?

Der überwiegende Anteil der Kinder wurde hinten links oder hinten rechts ungegurtet befördert. Vorn als Beifahrer wurden fast zehn Prozent der Kinder ungegurtet platziert, die wenigsten in der Mitte hinten (Abbildung 23).

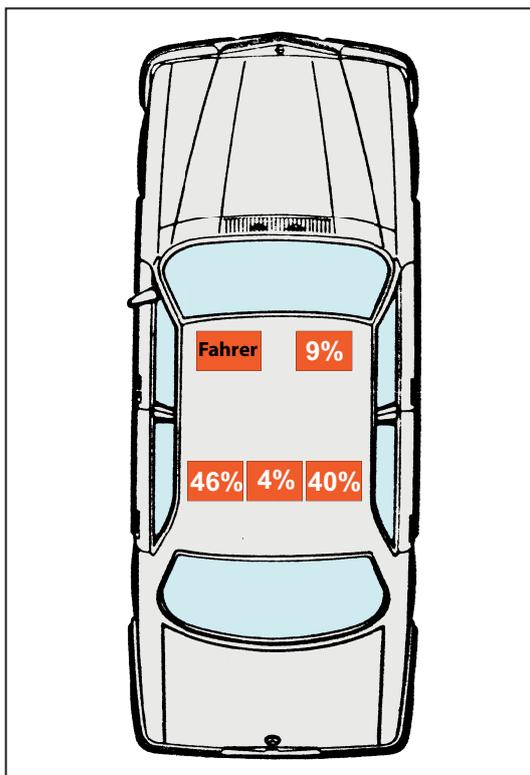


Abbildung 23:
Sitzposition der ungegurteten Kinder im Pkw (*1 % anderer Platz)

Persönliches Sicherheitsempfinden

Auf die Frage, ob man glaube, dass das Kind auch ohne Gurt im Pkw ausreichend gesichert sei, haben über 70 Prozent mit „Nein“ und über 10 Prozent mit „Ja“ geantwortet (Abbildung 24). Auch hier handeln die meisten Befragten wider besseres Wissen.

Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung der Regelbefolgung

Auf die Frage hin, was die Interviewten bewegen könnte, die Kinder im Pkw immer anzugurten, gaben fast 20 Prozent eine höhere Kontrolldichte an, gefolgt von dem Wunsch nach einem integrierten Kindersitz sowie einer einfacheren Handhabung der Schutzsysteme (Tabelle 11).

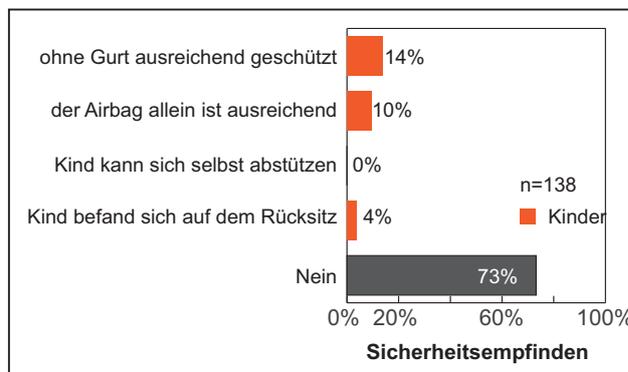


Abbildung 24:
Berichtetes Sicherheitsempfinden

Tabelle 11:
Bewertung Maßnahmen zur Verbesserung der Regelbefolgung

Maßnahme	Anteil in %
Mehr Kontrollen	18
Ein im Auto integrierter Kindersitz	18
Einfachere Handhabung	15
Negative Konsequenzen/Unfall	12
Anderes	11
Höhere Strafen	10
Hinweis durch andere Eltern/Freunde	7
Mehr Platz im Auto für Kindersitze	5
Einweisung/Schulung in Krankenhaus/Kita/Schule	4
<i>n = 190</i>	

Kontrolle und Sanktion

Die Mehrheit der Befragten hält es für „sehr bzw. eher unwahrscheinlich“ von der Polizei kontrolliert zu werden, während man mit nicht angegurteten Kindern im Pkw unterwegs ist. Für „eher bzw. sehr wahrscheinlich“ erachteten nur etwas über 10 Prozent eine Kontrolle durch die Polizei (Abbildung 25).

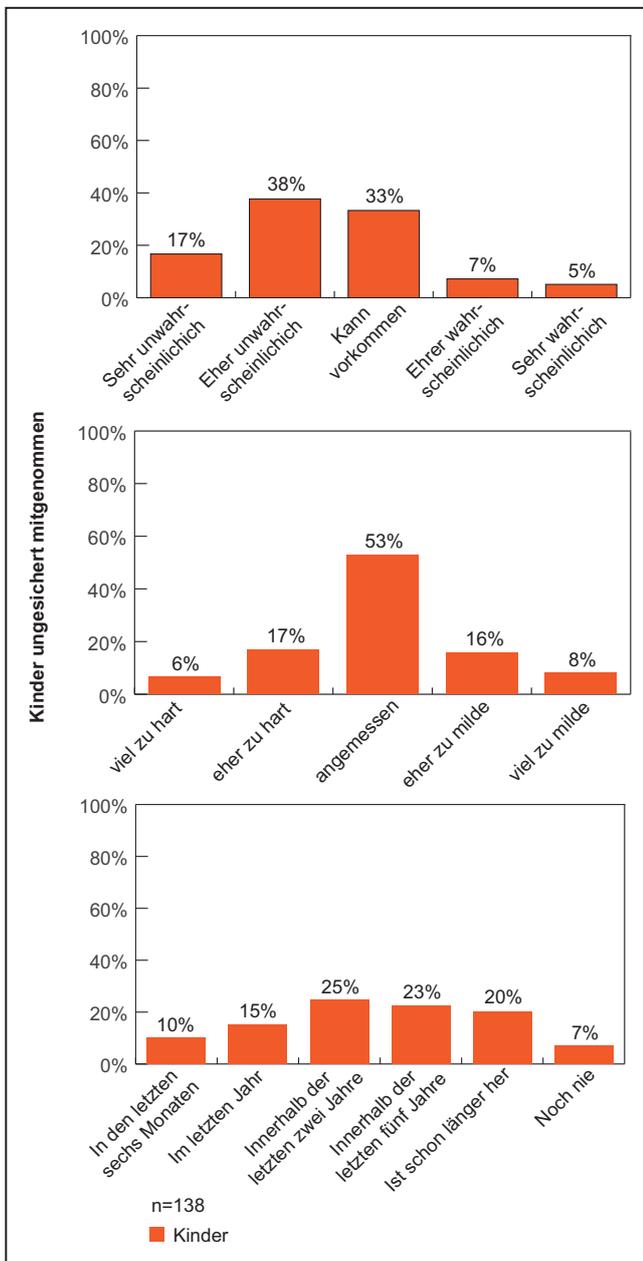


Abbildung 25:
Bewertung der Entdeckungswahrscheinlichkeit, des Verwarngeldes sowie Angabe über die letzte Verkehrskontrolle

Weniger als 10 Prozent wurden von der Polizei noch nie, und zwar egal aus welchem Anlass, kontrolliert. Nicht ganz 10 Prozent wurden in den letzten sechs Monaten und ungefähr 15 Prozent im letzten Jahr von der Polizei kontrolliert (Abbildung 25).

Die Strafe von 60 Euro und einem Punkt in Flensburg dafür, dass ein Kind nicht angegurtet mitgenommen wurde, kannten fast 70 Prozent der Befragten. Etwas über die Hälfte hielt die Strafe für angemessen, ungefähr 25 Prozent für „viel“ bzw. „eher zu hart“ und ebenfalls fast 25 Prozent für „eher“ bzw. „viel zu milde“ (Abbildung 25).

Zusammenfassung

In der konsequenten Gurtnutzung liegt trotz der bereits hohen Sicherheitsquoten im Pkw immer noch großes Potenzial, die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken. Um Aufschluss über die (heutigen) Motive für die Verweigerung sich im Pkw anzugurten zu erhalten, wurden insgesamt 518 Personen befragt. Die Teilnehmer wurden je einem von drei Befragungsteilen zugeordnet:

1. als Fahrer in den letzten 12 Monaten nicht angegurtet in einem Pkw gefahren,
2. als Mitfahrer in den letzten 12 Monaten nicht angegurtet in einem Pkw mitgefahren,
3. Kind(er) unter 12 Jahren in den letzten 12 Monaten nicht angegurtet im Fahrzeug mitgenommen.

Dabei zeigten sich zwischen diesen drei Gruppen bemerkenswerte Gemeinsamkeiten.

Gemeinsamkeiten in den drei Befragungsteilen

Das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes im Pkw betrifft alle sozialen Schichten gleichermaßen. So fanden sich keine bedeutsamen Unterschiede bezogen auf das Geschlecht, die Pkw-Fahrleistung, die Gemeindegröße des Wohnortes oder den Bildungsstand. Einzig junge Fahrer im Alter von 18 – 24 Jahren sind vergleichsweise selten vertreten (Tabelle 12).

Tabelle 12:
Verteilung nach Altersgruppe und Geschlecht

Altersgruppe	Anzahl	Anteil in %
18-24	18	4
25-44	173	33
45-64	250	48
65+	77	15
Geschlecht		
männlich	302	58
weiblich	216	42
N = 518		

Die Fahrten ohne Gurt sind oft gerade kein einmaliges Vorkommnis. Mehr als die Hälfte der befragten Fahrer, Mitfahrer und Personen, die Kinder während der Fahrt nicht angurten, gaben an, zwei- bis dreimal oder häufiger ohne den Gurt anzulegen gefahren zu sein. Auch gibt es einen kleinen Anteil von Personen, die beinahe schon gewohnheitsmäßig ohne sich anzugurten fahren, mitfahren oder Kinder während der Fahrt nicht angurten (Abbildung 26).

Der überwiegende Teil der befragten Personen, die sich nicht angurten, fährt auch in anderen Rollen ohne Sicherheitsgurt. Beispielsweise gaben die befragten Fahrer zu einem sehr hohen Prozentsatz (60 %) an, auch schon als Mitfah-

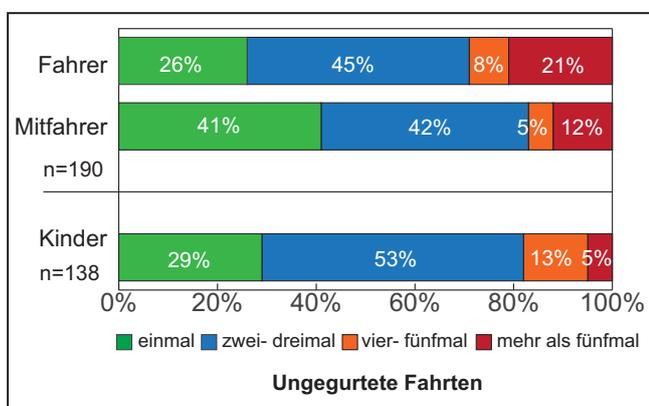


Abbildung 26:
Anzahl der ungesicherten Fahrten, nach Teilgruppen

rer nicht angegurtet mitgefahren zu sein und umgekehrt.

Die Fahrten, bei denen die befragten Personen nicht angegurtet waren, fanden überwiegend innerorts, bei geringen Geschwindigkeiten, bei wenig Verkehr oder freier Strecke statt (Abbildung 27).

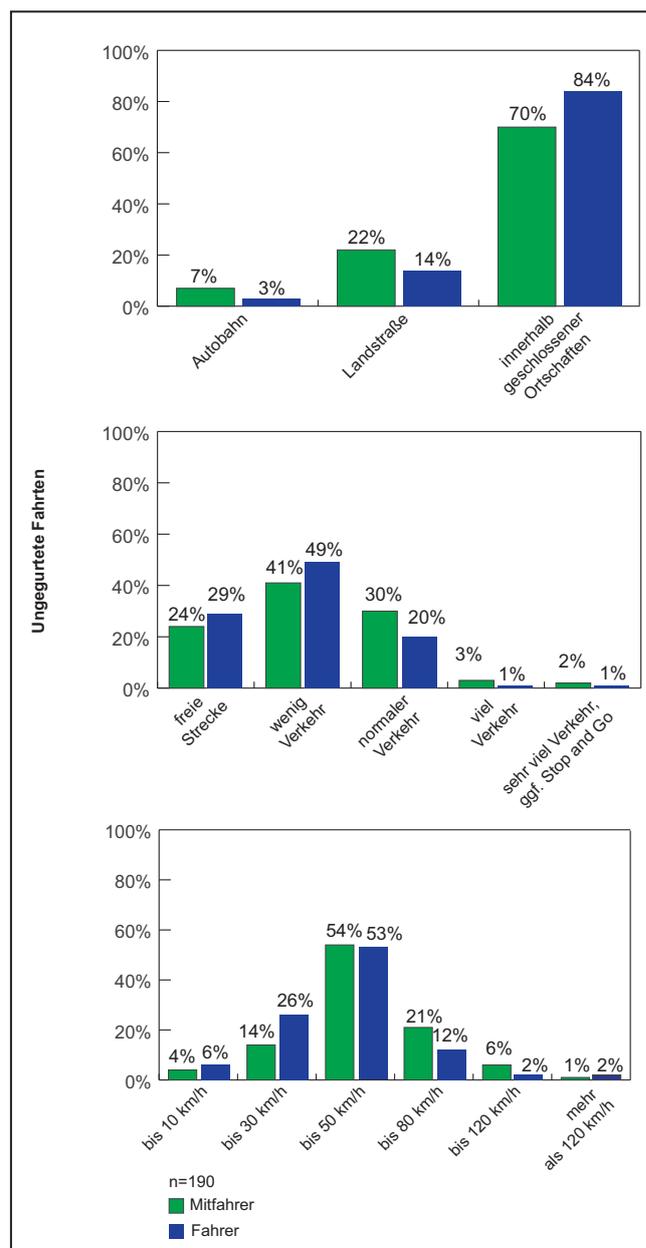


Abbildung 27:
Aussagen zur Ortslage, Verkehrsdichte und zur gefahrenen Geschwindigkeit

In diesen Verkehrssituationen fühlen sich die befragten Personen offenbar vermeintlich sicher oder glauben, das Risiko beherrschen zu können. Das ist ein Trugschluss, da ungesicherte Frontinsassen auch bereits bei geringen Kollisionsgeschwindigkeiten von z. B. 20 km/h mit dem Kopf gegen die Windschutzscheibe prallen und sich dadurch erheblich verletzen können.

Wie viele Personen mit im Fahrzeug sind, hat einen großen Einfluss auf das Gurtverhalten. Je mehr Personen in einem Fahrzeug mitfahren, desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit, sich nicht anzugurten. Offenbar wirkt die Anwesenheit anderer gewissermaßen als sozialer Druck. Dieser Effekt ist besonders stark bei den Fahrern ausgeprägt, die eben auch allein im Pkw fahren können, eine Option, die den Mitfahrern nicht offen steht (Abbildung 28).

Jeweils etwa 70 Prozent der Befragten sind der Meinung, ohne Gurt nicht ausreichend gesichert zu sein. Sie handeln also wider besseren Wissens. Allerdings glauben etwa 20 Prozent, bei niedrigen Geschwindigkeiten auch ohne Gurt ausreichend geschützt zu sein (Abbildung 29).

Bei Fahrern, die sich beinahe schon gewohnheitsmäßig nicht angurten, ist diese Ansicht

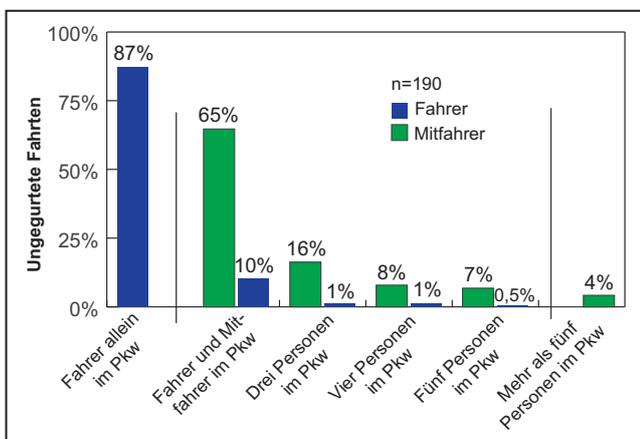


Abbildung 28:
Einfluss mitfahrender Personen auf das Gurtverhalten

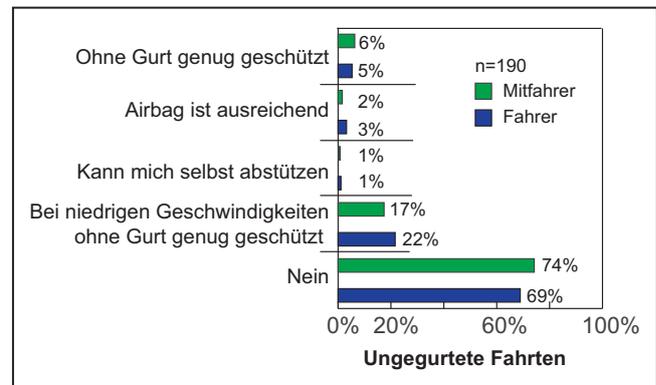


Abbildung 29:
Sicherheitsempfinden der befragten Fahrer, Mitfahrer und Personen, die Kinder ungesichert im Pkw befördert haben

beinahe doppelt so häufig vertreten (Abbildung 8, Seite 8).

Die Mehrheit der Befragten kennt die Strafen und hält diese für angemessen, d.h. sie entfalten offensichtlich auch keinen Leidensdruck. Die Kontrolldichte und der wahrgenommene Kontrolldruck der Polizei sind eher niedrig und entfalten offenbar ebenfalls keinen Leidensdruck.

Ein Akustischer Gurtwarner wird häufig als Wunsch geäußert. Ein Angurterinnerer, der sowohl akustisch als auch optisch warnt, ist heute bereits Stand der Technik. Er ist für den Fahrerplatz gesetzlich vorgeschrieben und wird durch Euro NCAP auf den übrigen Sitzplätzen in Form von Zusatzpunkten honoriert.

Unterschiede zwischen den befragten Fahrern und Mitfahrern

Bei den Fahrern gibt es, im Gegensatz zu den Mitfahrern, Hinweise auf einen höheren Anteil von Personen, die aus Überzeugung oder Gewohnheit den Gurt nicht anlegen. So fahren sie beinahe ausschließlich ohne Gurt, wenn sie allein fahren. Die Hälfte der Fahrer fährt die gesamte Strecke ohne sich anzugurten und nicht nur zeitweise. Und ebenfalls die Hälfte der Fahrer gibt an, dass es sich nicht lohnen würde, den Gurt anzulegen.

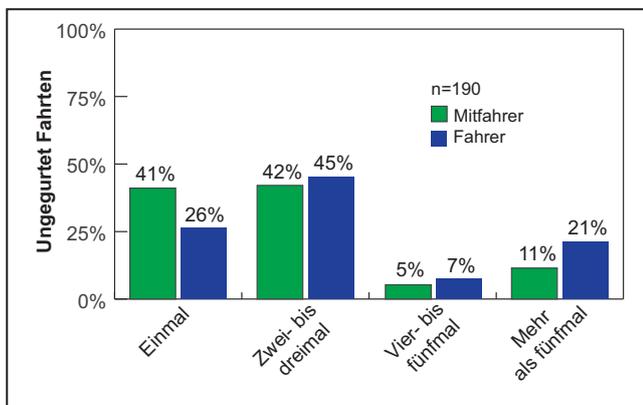


Abbildung 30:
Wie oft sind die befragten Fahrer und Mitfahrer in den vergangenen zwölf Monaten gefahren, ohne sich anzugurten

Bei den Mitfahrern deuten sich zwei verschiedene Motivationen an. Zum einen ist es das gewohnheitsmäßige Nichtangurten. Auch bei den Mitfahrern geben über die Hälfte der Befragten an, zwei- bis dreimal oder häufiger den Gurt in den letzten zwölf Monaten nicht angelegt zu haben.

Zum anderen ist aber der Anteil derjenigen, die angeben, sich in den letzten zwölf Monaten nur einmal nicht angegurtet zu haben, mit 41 Prozent ebenfalls sehr hoch. Hier kommt es offenbar doch häufiger vor, dass sich aus der Situation heraus nicht angegurtet wurde (Abbildung 30). Dazu passt, dass am häufigsten für das Nichtanlegen des Gurtes das „Vergessen“ neben dem „lohnt sich nicht...“ genannt wurden.

Besonderheiten bei Kindern, die ungegurtet im Pkw mitgenommen werden

Kinder, die nicht angegurtet befördert werden, sind häufig im schulpflichtigen Alter, sind häufiger zeitweise nicht angegurtet und gurten sich selbst ab.

Dies zeigen auch Beobachtungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, bei denen Kinder im

Alter von sechs bis elf Jahren ebenfalls häufiger nicht angegurtet im Auto mitgenommen wurden als jüngere Kinder [3].

Des Weiteren fällt der hohe Anteil an Personen auf, die Kinder unter zwölf Jahren ohne Sicherung durch den Gurt im Pkw mitnahmen und gleichzeitig angaben, auch schon einmal als Fahrer oder als Mitfahrer nicht angegurtet gefahren bzw. mitgefahren zu sein. Dabei ist die Vorbildfunktion von Eltern und Erwachsenen allgemein ungemein wichtig für kindliche Lernprozesse (Abbildung 31).

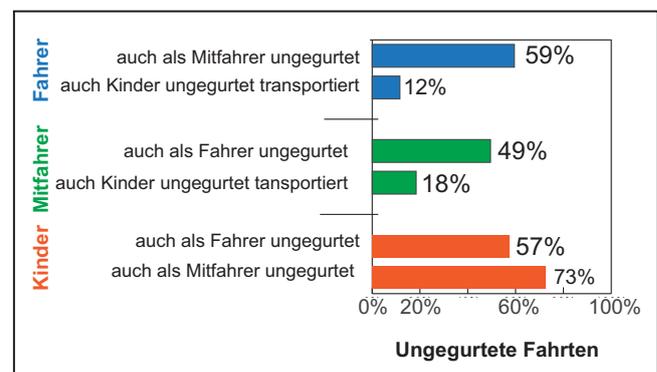


Abbildung 31:
Ungegurtete Fahrten in den verschiedenen Szenarien (als Fahrer / Mitfahrer / Kinder ohne anzugurten befördert)

Fazit

In der konsequenten Gurtnutzung liegt trotz der bereits hohen Sicherungsquoten im Pkw großes Potenzial, die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken. Daher muss eine hundertprozentige Anschnallquote das Ziel sein.

Dazu müssen die polizeiliche Kontrolldichte und das Verwarnungsgeld deutlich erhöht werden. Die Ergebnisse der Befragung zeigen sehr eindrücklich, dass die gegenwärtigen Maßnahmen keinen Leidensdruck entfalten.

Die Industrie ist aufgefordert, alle Sitzplätze serienmäßig mit Gurterinnern auszustatten. Diese warnen optisch und akustisch, wenn Insassen nicht angeschnallt sind. Manipulationen des Gurtwarners, beispielsweise durch eingesteckte Gurtschlösser, müssen technisch verhindert werden.

Schließlich muss der Öffentlichkeit noch deutlicher gemacht werden, dass Kollisionen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne Gurt zu schwersten Verletzungen führen können. Auch die Verantwortung und Vorbildwirkung gegenüber mitfahrenden Kindern sollten dabei wieder ins Bewusstsein gerufen werden.

Literatur

- [1] Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Sicherung durch Gurte, Helme und andere Schutzsysteme, Kontinuierliche Erhebungen zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 2017, Forschungsprojekt FE 830034/2016, Bergisch Gladbach, 2017
- [2] Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2018, Daten & Fakten – kompakt, 01/18, Bergisch Gladbach, 2018
- [3] Langwieder, K.; Stadler, P.; Hummel, Th.; Fastenmeier, W.; Finkbeiner, F.: „Verbesserung des Schutzes von Kindern in Pkw“, Bericht der BASt, Heft M 37, Bergisch Gladbach, 1997
- [4] Hummel, Th.; Finkbeiner, F.; Roselt, Th.: „Kinder im Auto. Studie zur Verwendung von Kinderschutzsystemen und Verbesserungspotenziale durch ISOFIX“, Berlin: Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer, 2003
- [5] Hummel, Th.; Finkbeiner, F.; Kühn, M.: „Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen – eine Beobachtungsstudie“, Berlin: Unfallforschung der Versicherer (UDV), 2008
- [6] Hummel, Th.; Müller, G.; Fastenmeier, W.: „Studie zur Verwendung von Kinderschutzsystemen“, Berlin: Unfallforschung der Versicherer (UDV), in nicht veröffentlicht



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel.: 030/2020 - 50 00, Fax: 030/20 20 - 60 00
www.gdv.de, www.udv.de