

Erfahrungen aus der Praxis

Zur Anlegepflicht für Sicherheitsgurte

Das Programm zur weiteren Erhöhung der Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit im Straßenverkehr in der DDR für den Zeitraum bis 1980 legt neben Maßnahmen der Verkehrsunfallverhütung auch Aufgaben zur Minderung der Auswirkungen von Unfällen fest, so z. B. die Benutzung von Sicherheitsgurten. In § 8 Abs. 4 i. V. m. § 52 Abs. 2 StVO heißt es, daß ab 1. Januar 1980 Führer von Personenkraftwagen und mitfahrende Personen während der Fahrt Sicherheitsgurte anlegen müssen, soweit für die benutzten Sitze Gurte vorgeschrieben sind. Das betrifft die Vordersitze der Pkw, die nach dem 1. Januar 1965 in der DDR serienmäßig hergestellt bzw. nach dem 1. April 1966 importiert wurden. Diese Fahrzeuge haben z. Z. einen Anteil von 82 Prozent am gesamten Pkw-Bestand.

Entwicklung der gesellschaftlichen Kollektive für Verkehrssicherheit in der DDR während der Jahre 1976 bis 1978

	1976	1977	1978
Verkehrssicherheitsaktive in Betrieben und Institutionen	13 453	15 825	18 644
Mitglieder der Verkehrssicherheitsaktive	86 837	99 767	110 090
Arbeitsgruppen für Verkehrssicherheit in Gemeinden und Wohngebieten	8 009	8 242	8 329
Mitglieder der Arbeitsgruppen	52 759	55 392	54 597
Verkehrserziehungszentren	588	658	689
Arbeitsgemeinschaften „Junge Verkehrshelfer“	3 907	4 029	4 046
Mitglieder der AG	41 892	47 794	48 018
Schülerlotsen	11 768	11 956	12 150
Ständige Lektoren			
Verkehrsteilnehmerschulung	16 054	26 181	26 719
Freiwillige Helfer der DVP (Verkehrspolizei)	12 542	12 604	12 856

Analysen des Unfallgeschehens mit Pkw-Beteiligung in der DDR und die Auswertung internationaler Erfahrungen zeigen, daß der Sicherheitsgurt gegenwärtig die wirksamste und wirtschaftlichste Einrichtung zur Erhöhung der passiven Sicherheit des Kraftfahrzeugs ist. Die Funktionstüchtigkeit und hohe Schutzwirkung der in der DDR angebotenen Dreipunktgurte (kombinierte Rumpf- und Beckensicherung) ist eindeutig bewiesen. Eine Untersuchung der gesamten Pkw-Unfälle des Jahres 1977 in der DDR ergab z. B., daß bei Benutzung von Sicherheitsgurten

- über die Hälfte der getöteten Pkw-Insassen, die sich nicht durch einen Gurt schützten, den Unfall überlebt,
- 45 Prozent der Schwerverletzten keinen oder nur leichten körperlichen Schaden erlitten und
- etwa 40 Prozent der Leichtverletzten den Unfall unverletzt überstanden hätten.

In den letzten Jahren ist die Anzahl der getöteten und verletzten Pkw-Insassen angestiegen. 600 getötete und 13 838 verletzte Pkw-Insassen im Jahre 1978 sind eine Bilanz, die eigentlich aus sich heraus für das konsequente Anlegen der Sicherheitsgurte sprechen müßte. Trotz gesicherter Kenntnisse über die Schutzwirkung der Gurte ist aber die Bereitschaft der Pkw-Fahrer und -Beifahrer, den Gurt freiwillig anzulegen, z. Z. noch gering. Eine statistische Erfassung Ende des Jahres 1978 hat in der DDR eine Anlegequote von 15,4 Prozent ergeben. Damit hat sich zwar in den letzten fünf Jahren dieser Anteil ver-

dreifacht, aber insgesamt ist er natürlich noch zu niedrig. Die Durchsetzung der Pflicht des Anlegens von Sicherheitsgurten ist ein komplizierter Prozeß, der langfristig durch allseitige, in die komplexe Unfallverhütung eingeordnete Maßnahmen vorbereitet werden muß. Anliegen dieser Maßnahmen ist es, bei allen Verkehrsteilnehmern die verschiedensten Vorbehalte gegen den Sicherheitsgurt abzubauen, die Wirkung des angelegten Gurtes zu veranschaulichen und Hinweise für das richtige Anlegen zu vermitteln. Auch in der rechtspropagandistischen Arbeit sollte dieses Anliegen beachtet und vor allem die in Kraft tretende Rechtspflicht verdeutlicht sowie auf die rechtlichen Konsequenzen ihrer Nichtbefolgung hingewiesen werden.

Notwendig ist auch die stärkere Ausprägung der Verantwortlichkeit der Leiter der staatlichen Organe, Kombinate, Betriebe und Einrichtungen zur Durchsetzung bereits bestehender Pflichten zum Anlegen der Sicherheitsgurte gemäß § 5 Abs. 5 der ABAO 361/3 — Straßenfahrzeuge und deren Instandhaltung — vom 15. Dezember 1977 (GBl.-Sdr. Nr. 943).

Unfallmechanik und Schutzwirkung der Sicherheitsgurte

Die meisten Pkw-Fahrer sind sich über die Wucht eines Frontalaufpralls bei Verkehrsunfällen nicht im klaren. Oft führt schon eine Geschwindigkeit von 20 km/h zu tödlichen Unfällen. Ein kräftiger Mensch kann mit Armen und Beinen nur bis zu einer Geschwindigkeit von 15 km/h die Energien abfangen, die bei einem Frontalzusammenstoß entstehen. Bei 50 km/h wäre z. B. eine Haltekraft notwendig, die dem Vierzigfachen des Körpergewichts entspricht. Ein Aufprall mit dieser Geschwindigkeit ist für einen Fahrzeuginsassen so, als wenn er kopfüber aus dem 3. Stock eines Hauses stürzt.

Gegenwärtig ist es bei Unfällen nur mit Hilfe von Sicherheitsgurten möglich, die auf die Insassen von Fahrzeugen einwirkenden Kräfte durch die plastische Dehnung und Arbeitsaufnahme des Gurtbandes in erträglichen Grenzen zu halten. Ist der Fahrzeuginsasse durch den Gurt fest mit dem Fahrzeug verbunden, wirkt sich der Verformungsweg des Fahrzeugs auf ihn aus und die auftretenden Kräfte werden zu einem großen Teil vom Gurt aufgenommen. Der angegurte Insasse nimmt also bereits in der Deformationsphase des Fahrzeugs an der Verzögerung teil. Er wird dadurch nicht schlagartig, sondern annähernd konstant abgebremst. Im Augenblick des Zusammenpralls wird der Insasse über seine relativ stabilen Körperteile (Becken und Brustkorb) großflächig abgestützt. Die plastische Dehnfähigkeit des Gurtes wirkt dabei so, daß der gesamte frei verfügbare Raum bis zur Fahrgastzellenbegrenzung zum Abbremsen der Insassen genutzt wird.

Neben den enormen Kräften, die bei einem Unfall wirken, ist auch der Zeitfaktor zu berücksichtigen. Eine Untersuchung des zeitlichen Ablaufs eines Frontalzusammenstoßes bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h ohne Anlegen eines Gurtes ergab z. B., daß der Fahrer nach 0,05 Sekunden das Lenkrad zerdrückt, nach 0,07 Sekunden mit einer Kraft von etwa 39,24 kn (4 000 kp) auf die Lenksäule prallt, nach 0,09 Sekunden mit dem Kopf gegen die Windschutzscheibe stößt und nach 0,1 Sekunden wieder zurückprallt. Bereits nach 0,2 Sekunden sind alle Bewegungen zu Ende. Stellt man diesen Zeiten die durchschnittliche Reaktionszeit des Menschen von etwa 0,3 bis 1,2 Sekunden gegenüber, so wird deutlich, daß der Insasse eines Fahrzeugs bei derartigen Unfällen keine Möglichkeit einer Gegenreaktion hat.