

Abbau der Vorbehalte gegen Sicherheitsgurte

Eine vollständige Benutzung der Sicherheitsgurte in den damit ausgerüsteten Pkw würde neben der eingangs bereits erwähnten Verringerung der Personenschäden zu einer durchschnittlichen Minderung der Unfallfolgekosten in der DDR von etwa 40 Mio Mark im Jahr führen. Trotz dieser eindeutigen Ergebnisse hat ein großer Teil der Kraftfahrer noch Vorbehalte gegen das Anlegen der Sicherheitsgurte. So gehen manche Kraftfahrer davon aus, daß sie seit vielen Jahren unfallfrei fahren und deshalb keinen Gurt benötigen. Dieser Vorbehalt klingt zunächst vernünftig und beachtet den wichtigen Grundsatz, durch eine aufmerksame und vorsichtige Fahrweise Unfälle zu vermeiden. Dabei bleibt aber unberücksichtigt, daß meist zwei und mehr Fahrzeuge am Unfall beteiligt sind und auch oft unvorhersehbare technische Mängel am Fahrzeug bzw. an der Straße oder ähnliche Faktoren Ursache von Unfällen sein können.

Mitunter wird auch behauptet, der Gurt sei nur bei hohen Geschwindigkeiten wirksam, bei den üblichen Geschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften könne man sich mit Händen und Füßen abstützen. Untersuchungen dazu haben gezeigt, daß bei 80 bis 90 Prozent der Verkehrsunfälle die Aufprallgeschwindigkeiten unter 50 km/h lagen. In diesem Bereich hat der Gurt die größte Wirkung. Daß das Abstützen mit Händen und Füßen keine reale Möglichkeit zur Abwendung oder Minderung von Unfallfolgen auch in diesem Geschwindigkeitsbereich ist, ergibt sich eindeutig aus der vorangestellten Darstellung der Unfallmechanik.

Oft wird auch die Frage gestellt, ob es bei Zertrümmerung des Fahrgastraums nicht besser ist, aus dem Fahrzeug geschleudert zu werden. Ein Herausschleudern der Insassen aus einem Fahrzeug bringt mit zunehmender Verkehrsdichte immer größer werdende Gefahren mit sich. Bei Unfällen ist die Gefahr, getötet zu werden, beim Hinausschleudern etwa fünfmal so groß wie für die im Fahrzeug verbleibenden Insassen.

Auch bei einem Fahrzeugbrand darf das Anlegen des Gurtes nicht als Hindernis für die Rettung angesehen werden. Der Brand eines Fahrzeugs wird fast immer durch eine Kollision ausgelöst. In diesen Fällen sind angegurtete Insassen, weil sie unverletzt bzw. leichter verletzt blieben, eindeutig im Vorteil und können sich schneller bzw. überhaupt retten. In diesem Zusammenhang muß außerdem beachtet werden, daß es nur bei etwa jedem 600. Verkehrsunfall zu einem Brand kommt.

Die Mehrzahl aller Unfälle sind Frontalzusammenstöße, bei denen die Wirkung der Gurte voll zur Geltung kommt. Andererseits ist der Gurt auch bei seitlichen Kollisionen, beim Überschlagen und selbst bei Heckkollisionen geeignet, die Auswirkungen des Unfalls wesentlich zu mindern. Bei seitlichen Zusammenstößen beträgt z. B. der Anteil der Verletzten bei Insassen, die den Gurt angelegt hatten, 14 Prozent gegenüber einem Anteil von 34 Prozent bei denjenigen, die ohne Gurt fuhren.

Sehr oft wird auch das Argument gebraucht, daß der Gurt bei fehlenden Kopfstützen zu Verletzungen der Halswirbelsäule führe. Dagegen sprechen aber eindeutig die Ergebnisse objektiver Untersuchungen. So wurde festgestellt, daß die Rückprallgeschwindigkeit eines angegurteten Körpers durchschnittlich nur 10 bis 20 Prozent der Geschwindigkeit des Zusammenstoßes beträgt. Nur bei etwa 1,5 Prozent der verunglückten Insassen, bei denen der Gurt tödliche Verletzungen durch den Aufprall auf Fahrzeuginnenteile verhinderte, führte das Fehlen der Kopfstütze zum Tod. Natürlich spricht das andererseits nicht gegen die Zweckmäßigkeit von fest mit dem Sitz verbundenen Kopfstützen. Jedoch ist die Kopfstütze ohne Benutzung des Gurtes nahezu wertlos.

Es gibt also kein einziges wissenschaftlich fundiertes Argument gegen den Gurt. Natürlich ist das Anlegen des Gurtes eine gewisse zusätzliche Tätigkeit, vor allem, wenn

er nach der Größe der Insassen verstellt werden muß. In bestimmtem Maße wird auch die Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Aber diesen geringfügigen Belastungen steht doch ein ungleich höherer Nutzen für den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Insassen von Fahrzeugen gegenüber. Die gründliche Vorbereitung der Pkw-Fahrer auf die Anledepflicht für Sicherheitsgurte und die volle Durchsetzung dieser Rechtspflicht ist deshalb ein bedeutender Schwerpunkt der verkehrserzieherischen Öffentlichkeitsarbeit.

*Generalmajor HERIBERT MALLY,
Leiter der Hauptabteilung Verkehrspolizei
im Ministerium des Innern*

Ordnung und Sicherheit in der Lagerwirtschaft

Eine wichtige Aufgabe der Staatlichen Versicherung ist die gemeinsam mit anderen staatlichen und gesellschaftlichen Organen durchzuführende aktive Schadensverhütung. Um vorbeugend Störfaktoren wie Brände, Havarien und andere negativ wirkende Faktoren in der Lagerwirtschaft auszuschalten, haben der Vorsitzende des Rates des Bezirks Potsdam, der Chef der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei und der Bezirksdirektor der Staatlichen Versicherung bereits 1977 „Grundsätze zur Durchsetzung der Ordnung und Sicherheit im Bereich der Lagerwirtschaft“ herausgegeben. Diese Grundsätze wurden den Vorsitzenden der Räte der Kreise, allen Bürgermeistern und allen Leitern von Betrieben der Lagerwirtschaft übersandt, um eine enge Zusammenarbeit auf diesem Gebiet mit allen Verantwortlichen und damit ein komplexes, aufeinander abgestimmtes Vorgehen bei der Vorbeugung von Rechtsverletzungen sicherzustellen. Damit sollen Störfaktoren, die eine stabile und kontinuierliche Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern beeinträchtigen, ausgeschaltet werden. Bei dieser prophylaktischen Arbeit wurden neue wirksame Formen der Zusammenarbeit mit den staatlichen Organen beschritten.

Zwei Jahre nach der Herausgabe der Grundsätze konnten die Leiter nunmehr einschätzen, daß viele Aktivitäten ausgelöst und die Fragen der Ordnung und Sicherheit stärker in die Leitungstätigkeit einbezogen worden sind. Ordnung, Sicherheit und Sauberkeit in der Lagerwirtschaft haben sich spürbar verbessert. Dazu haben nicht zuletzt auch die stärkere Mitwirkung der Abteilung Handel und Versorgung bei den Räten der Kreise auf dem Gebiet von Ordnung und Sicherheit und vor allem der sozialistische Wettbewerb beigetragen, in den der Kampf um die Anerkennung der Kollektive als „Bereich der vorbildlichen Ordnung und Sicherheit“ einbezogen ist.

Die Abteilungen Feuerwehr der Volkspolizeikreisämter haben jeweils alle Lagerobjekte in ihrem Verantwortungsbereich brandschutztechnisch überprüft. Dabei wurde eine genaue Dokumentation über die im Kreis vorhandenen Lagerobjekte mit entsprechenden Angaben über den Lagerwert, das Sortiment, den Stand der Bewachung, die Ausrüstung mit Blitzschutz- und Warnanlagen angelegt, so daß die Feuerwehr im Bedarfsfall unverzüglich die jeweils geeigneten Löschmittel einsetzen kann. 95 Prozent der Objekte entsprachen den in der ABAO17/2 — Allgemeine Bestimmungen für Transport und Lagerung — vom 3. Januar 1974 (GBl.-Sdr. Nr. 771) enthaltenen Anforderungen an die Brandsicherheit. Gab es Mängel, dann wurden Auflagen erteilt, um die Ordnung und Sicherheit schnellstens wiederherzustellen.

An den Komplexkontrollen in größeren Lagerobjekten nahmen auch Mitarbeiter der Staatlichen Versicherung, der Arbeitsschutzinspektion und der Staatlichen Bauaufsicht teil. Das hat sich besonders in der notwendigen Zu-