
Der Drei-Punkt-Gurt ist der größte Lebensretter

„Klick – erst gurten, dann starten“! Mit solchen und ähnlichen Slogans warben in der Anfangszeit des Sicherheitsgurts das Bundesverkehrsministerium und Organisationen wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat für die Nutzung des Drei-Punkt-Gurts. „Oben mit ist besser“ hieß es vor fast 50 Jahren ebenfalls auf Plakaten, die eine junge Frau mit weit aufgeknöpfter Bluse, aber angelegtem Sicherheitsgurt zeigten.

Damit sollte wohl in den anfänglichen Diskussionen um den Gurt die Sorgen von Gurtmuffeln um den weiblichen Busen zerstreut werden. Denn als ab Januar 1974 in Deutschland alle Neuwagen verpflichtend mit einem Drei-Punkt-Sicherheitsgurt ausgerüstet sein mussten und 1976 dann die Gurtpflicht eingeführt wurde, reagierten noch viele Bundesbürger zurückhaltend bis abweisend auf das Sicherheits-Feature.

Einige sahen ihre persönliche Freiheit eingeschränkt, andere die weibliche Brust gefährdet und viele Kritiker des Gurts bezweifelten schlicht dessen Beitrag zu mehr Sicherheit. Dementsprechend dauerte es relativ lange, bis der Gurt von Deutschlands Autofahrern akzeptiert und durchgängig benutzt wurde. Erst das im August 1984 eingeführte Bußgeld von 40 Mark für Gurtmuffel ließ die Anschnallquote von rund 60 auf über 90 Prozent ansteigen.

Inzwischen haben Statistiker die Gurt-Skeptiker eines Besseren belehrt – der im August 1958 von einem schwedischen Ingenieur zum Patent angemeldete Dreipunktgurt hat sich unterdessen als Lebensretter Nummer 1 im Straßenverkehr etabliert. So kamen amtlichen Zahlen zufolge Anfang der 1970er Jahre hierzulande noch mehr als 20.000 Verkehrsunfallopfer ums Leben, im vergangenen Jahr waren es rund 3050.

In diesem Zeitraum hielten in den Autos zwar auch weitere Sicherheitsausstattungen wie etwa der Airbag Einzug, doch nach Ansicht von Experten kommt dem Sicherheitsgurt der wichtigste Beitrag zur Verminderung der Zahl der Verkehrstoten zu. Das machten Crash-Tests unter anderem des ADAC mehr als deutlich.

Wie der Automobilclub berichtet, verändert sich bei einem Verkehrsunfall ohne Gurt das Verletzungsbild für die Autoinsassen dramatisch, es läuft ein erschreckendes Szenario ab: Die Airbags allein können die vorderen Insassen nicht zurückhalten, ihre Knie und Oberschenkel prallen gegen Armaturenbrett und Lenksäule, beide Insassen durchschlagen den Airbag mit Brust und Kopf. Dabei wird laut ADAC sogar das Lenkrad verformt. Es kommt demnach auch zu Kollisionen mit Frontscheibe und Dachhimmel. Nach dem Anprall des Fahrzeuges schleudern die Insassen unkontrolliert zurück und stoßen mit den Köpfen aneinander.

„Fast wie zusammengefaltet“ steckten die Beine des Fahrer-Dummies nach dem Crash im Fußraum, die Knie verbogen das Armaturenbrett, die Füße klemmten abgeknickt unter den Pedalen, berichtet der Autoclub von seinen Tests. Vor allem für den Fahrer bestehe das Risiko lebensgefährlicher Verletzungen an Brust und Kopf. Und selbst wenn ein Mensch einen solchen Unfall überleben sollte, wäre eine langwierige bis dauerhafte Schädigung der unteren Extremitäten bis hin zur Hüfte für beide Insassen eine sehr wahrscheinliche Unfallfolge, betonen die Auswerter der Crash-Tests.

Für sie ist klar: Der Sicherheitsgurt ist Lebensretter Nummer 1. Denn schon bei Unfällen mit 30 km/h leben Autoinsassen unangeschnallt gefährlich. Ein Aufprall mit diesem Tempo habe ähnliche Folgen wie ein Sturz aus vier Metern Höhe, verdeutlichen Fachleute. Sind Fahrer oder Beifahrer bei 64 km/h nicht angeschnallt, führt der Crash demnach selbst mit Airbag zu lebensgefährlichen Verletzungen an Kopf oder Brust und die Beine

können zertrümmert werden.

Vor diesem Hintergrund erscheint es Verkehrssicherheitsexperten umso unverständlicher, dass es immer noch zu viele Autofahrer und Fahrzeugpassagiere gibt, die sich dem Sicherheitsgurt verweigern oder ihn aus Nachlässigkeit nicht anlegen. So ergab eine Online-Befragung der Unfallforschung der Versicherer, dass zahlreiche Fahrer nicht gurten, weil sie meinen, dies lohne sich bei kurzen Strecken nicht.

Auf dem zweiten Platz landete die Begründung der Gurtmuffel, man sei „in Eile“ gewesen. Und bei den Beifahrern dominierten die Ausreden „vergessen“ sowie „der Gurt ist unbequem oder passt nicht gut“. Wie fatal sich solche Ignoranz für den Einzelnen auswirken kann, belegen die Crash-Tests und die Unfallforschung.

Deshalb fordern Sicherheitsexperten, dass die sogenannten Gurtwarner, die optisch und akustisch ans Anschnallen erinnern, auf allen Plätzen im Auto eingebaut sein sollten – auch auf den rückwärtigen. Denn ein nicht angeschnallter Heckpassagier kann schnell nicht nur das eigene Leben gefährden, sondern auch das anderer Fahrzeuginsassen, wenn er bei einem Unfall ungehindert durch das Wageninnere „schießen“ und seine Mitfahrer mit dem eigenen Körper förmlich erschlagen kann.

Eine weitere „unangenehme“ Folge von „Gurtmuffeligkeit“ verlieren nicht angeschnallte Autofahrer offenbar auch nur allzu leicht aus dem Blick: Vor und beim Unfall nicht festgurtet zu sein, kann teuer werden. Das Bußgeld, das bei Nichtbeachtung der Gurtpflicht fällig wird, dürfte in einem solchen Fall noch das kleinste Übel sein.

Viel schmerzhafter in finanzieller Hinsicht kann ein Unfall werden, wenn die Versicherung für die Folgen von nicht angelegten Gurten den Fahrer in Mithaftung nimmt. Dann können den Betroffenen plötzlich hohe Krankenhaus- und Therapiekosten ins Haus stehen, eventuell sogar lebenslange Rentenansprüche. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Comic: Sicherheitsgurt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut