

Angeschnallt und los!

Die Gurtdebatte der 1970er und 1980er Jahre in der BRD

VON HEIKE BERGMANN

Überblick

Das Anlegen des Sicherheitsgurtes gehört heute zweifellos zur alltäglichen Routine der meisten Autofahrer, nicht zuletzt, weil es die Vernunft und der Gesetzgeber gebieten. Verstöße werden mit einem Bußgeld geahndet. Der Gurt, so wie wir ihn heute kennen, feiert in Deutschland in diesem Jahr seinen fünfzigsten Geburtstag. Um die eher unscheinbare Innovation, die das schwarze Band auf den ersten Blick darstellt, entspann sich jedoch in den 1970er und 1980er Jahren eine bewegte Debatte. Sicherheitstechniker, Ärzte, Juristen, Politiker, Journalisten und Autofahrer lieferten sich in einer lebhaften Diskussion Argumente des Für und Wider um Gurt und Gurtpflicht, um „Lebensretter“ oder „Fessel“. Sowohl technische wie medizinische Aspekte, juristische Überlegungen und politische Entscheidungen, als auch individuelle Haltungen beeinflussten die Auseinandersetzung zwischen den Akteuren maßgeblich. Im vorliegenden Aufsatz wird zunächst die technische Entwicklung des Sicherheitsgurtes dargestellt, daran anschließend werden die in der Debatte aufgeworfenen und kontrovers diskutierten rechtlichen Fragestellungen behandelt sowie die verschiedenen Akteursgruppen in ihren Haltungen und Interaktionen zusammenfassend skizziert.

Abstract

Using a seatbelt has become a daily routine for automobile drivers. Reason as well as the law demands it: offenses are punished by a fine. The seatbelt as we know it today celebrated its fiftieth birthday in Germany this year. In the 1970s and 1980s, a spirited debate surrounded this ostensibly rather unimpressive innovation of braided black material. Safety engineers, health and legal professionals, politicians, journalists, and drivers argued for and against the seat belt – and the legal obligation to wear it – in a vigorous discussion of whether the seatbelt is a „life-saver“ or a „shackle“. Technical and medical facts, legal considerations, and political events, as well as individual opinions, shaped the contours of this debate. This article has two aims: to examine the technical development of the seat belt itself, and, through a careful analysis of the various interest groups involved, to shed light on the legal issues at stake in the dispute over its application and use.

Die Entwicklung des Sicherheitsgurtes sowie die öffentliche Auseinandersetzung um seine Einführung und die Anschnallpflicht in der Bundesrepublik im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts waren bisher kein Gegenstand historischer Forschung. Blickt man auf die deutsche technikhistorische Literatur zum Automobil, so tritt der Sicherheitsgurt allenfalls als Randerscheinung auf. Meist wird er in ein, zwei Sätzen im Kontext der Sicherheit im Automobilbau abgehandelt. Hinweise auf seine Herkunft sind selten, seine frühe technische Entwicklung wird meist nur knapp skizziert, seine Akzeptanzgeschichte kaum gestreift.¹ Ausführlichere Abhandlungen zum Sicherheitsgurt finden sich hingegen in anderen wissenschaftlichen Disziplinen, wie etwa der Unfall- und Sicherheitsforschung über die Wirkung des Gurtes auf den menschlichen Organismus bei Unfällen, in psychologischen Studien und juristischen Abhandlungen, die sich mit der Anschnallpflicht auseinandersetzen, sowie in ingenieurtechnischen Betrachtungen zu den technischen Verbesserungen und Fortentwicklungen des Gurtes.²

Der folgende Beitrag versucht die Durchsetzung des Sicherheitsgurtes gegen die anfänglichen Widerstände aus technikhistorischer Perspektive zu beleuchten. Insbesondere die genauere Betrachtung der Debatte um die Anschnallpflicht verspricht deutlich zu machen, wie sehr sich die Akteure nicht nur an dem Gegenstand rieben, sondern wie sie sich vielmehr stritten und sogar zerstritten, um schließlich nach einem Jahrzehnt erzwungenermaßen Nutznießer des Gurtes zu werden. In dieser Debatte wird zugleich exemplarisch sichtbar, welche Hürden das kleine technische Accessoire zu nehmen hatte, dessen Nutzen für die meisten Autofahrer niemals messbar war, das

- 1 Heidrun Edelmann, *Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland* (Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. [VDA], Bd. 60), Frankfurt a.M. 1989; Kurt Möser, *Geschichte des Autos*, Frankfurt a.M. u. New York 2002; Wolfgang Sachs, *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*, Reinbek b. Hamburg 1990; Heike Weishaupt, *Die Entwicklung der passiven Sicherheit im Automobilbau von den Anfängen bis 1980 unter besonderer Berücksichtigung der Daimler-Benz AG*, Bielefeld 1999; Winfried Wolf, *Eisenbahn und Autowahn, Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven*, Hamburg u. Zürich 1986.
- 2 Florian Kramer, *Passive Sicherheit von Kraftfahrzeugen. Biomechanik, Simulation, Sicherheit im Entwicklungsprozess*, Wiesbaden 2. Aufl. 2006; Heike Weishaupt, *Die Entwicklung der passiven Sicherheit bei Daimler-Benz von den Anfängen bis 1980*, in: Harry Niemann u. Armin Hermann (Hg.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch*, Bielefeld 1999, S. 99-122; Ingo Pfafferott, *Problemfeld Sicherheitsgurt*, in: *Für und Wider Sicherheitsgurte (Faktor Mensch im Verkehr, Monographien zur Verkehrspsychologie, Verkehrspädagogik und zu verwandten Gebieten)*, hg. von der Forschungsgemeinschaft „Der Mensch im Verkehr“ e.V., Köln, Frankfurt a.M. 1973, S. 5-50; Gerhard Kroj, Ingo Pfafferott, Herman J. Berger, Gerhard Bliersbach u. Rolf G. Dellen, *Psychologische Forschungen zum Sicherheitsgurt und Umsetzung ihrer Ergebnisse* (Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung – Straßenverkehr, H. 2, Köln 1974; Harry Niemann, Béla Barényi. *Sicherheitstechnik made by Mercedes-Benz*, Stuttgart 2002.

für einige im Fall des Falles jedoch zum Lebensretter wurde oder sie vor schweren Verletzungen schützte.

Sicherheitsgurte im Automobil und im Flugzeug – Entwicklungen von 1900 bis in die 1950er Jahre

1902 berichtete eine Zeitungsmeldung von einem tragischen Unfall. Zwei Rennfahrer waren mit ihrem torpedoförmigen Elektromobil auf Holzrädern, bedingt durch einen Radbruch, in die Zuschauermenge gerast. Fünf Menschen starben. Die beiden Piloten jedoch kamen mit einigen Beulen davon; sie waren mit Riemen an ihren Sitzen festgeschnallt gewesen.³ Eine Ausnahme, gewiss, genauso wie angeschnallte Piloten, die bei den immer beliebter werdenden Flugschauen durch waghalsige Loopings und Flugfiguren das Publikum in Erstaunen setzten. Bis in die 1930er Jahre hinein waren Sicherungsmaßnahmen in Automobilen wie in Flugzeugen eine Seltenheit. Während des Zweiten Weltkrieges gewannen in der militärischen Luftfahrt allmählich Überlegungen zum und technische Entwicklungen am Sicherheitsgurt an Bedeutung. Beckengurte kamen zum Einsatz, um die Piloten in ihren Maschinen während ihrer Flugmanöver zu sichern.⁴ Nach dem Ende des Krieges widmete der US-amerikanische Automobilbau diesem Gurttyp im Zusammenhang mit der Passagiersicherheit seine Aufmerksamkeit. 1949 erhielt nämlich der Nash Ambassador, wohl als erstes Auto der Welt, serienmäßig Beckengurte für die Vordersitze;⁵ eine Entscheidung, die wegweisend wurde. Meriten bei der Entwicklung des Sicherheitsgurtes für Passagiere haben sich damit sowohl die Luftfahrt als auch der Automobilbau erworben.

Parallel zu den Entwicklungen in den USA gab es ab den 1950er Jahren auch in Europa verstärkt Bemühungen, Gurte für Automobile zu entwickeln, nicht zuletzt weil sich das Auto immer stärker zum Renner der Massenmobilisierung entwickelte. Neben der schwedischen Firma Saab (Flugzeug- und Automobilbau), die ab 1958 serienmäßig einen Sicherheitsgurt in ihrem Modell Saab GT 750 einführte, boten auch Automobilhersteller in Spanien, Frankreich und Deutschland in den 1950er Jahren Gurte als Ausstattungszubehöre an – gegen Aufpreis.⁶ In Deutschland bauten der Sportwagen-

3 O.V., Aus dem ADAC-Archiv, in: ADAC-Motorwelt 1970, H. 12, S. 69. (In den Zitationen zur *ADAC-Motorwelt* oder *Der Spiegel* lässt sich nicht für alle Beiträge der Verfasser recherchieren, in diesen Fällen wird o.V. angegeben. Ansonsten sind entweder der Name oder die Initialen des Verfassers vermerkt. Annoncen oder Leserbriefe sind als solche kenntlich gemacht.)

4 Beckengurt deshalb, weil das Gurtband über das Becken gezogen und links und rechts arretiert wird.

5 Hans W. Mayer, Ein Lebensretter feiert Geburtstag, in: VDI Nachrichten Online vom 28.5.1999, http://www.vdi-nachrichten.com/vdi-nachrichten/aktuelle_ausgabe/akt_ausg_detail.asp?cat=1&id=903 [Stand: 30.3.2008].

6 Rune Andréasson u. Claes-Göran Bäckström, The Seat-Belt: Swedish Research and Development for Global Automotive Safety, Stockholm 2000, S. 15.

hersteller Porsche sowie Mercedes, Volkswagen und BMW auf Wunsch Beckengurte ein. Doch ein anderer Gurttyp sollte den entscheidenden Durchbruch für die Sicherheit im Automobil bringen. Dieser Gurt ist untrennbar mit dem Namen von Nils Bohlin (1920-2002) verbunden. Bohlin, der ursprünglich als Sicherheitstechniker bei Saab im Flugzeugbau arbeitete, ging zum schwedischen Autobauer Volvo, dem Unternehmen, das hinsichtlich des Gurtes Maßstäbe setzte und damit ein Image von Sicherheit *und* Fahrvergnügen kreierte. Der Ingenieur entwickelte 1957 den Sicherheitsgurt, der heute zum Standard eines jeden Autos gehört – den Drei-Punkte-Sicherheitsgurt.⁷ Bei Volvo wurde er seit 1959 serienmäßig in alle Modelle eingebaut. In der Bundesrepublik kam er im selben Jahr, am 24. August, zur Anmeldung beim Deutschen Patentamt in München.⁸

Der Sicherheitsgurt – Technik und Funktion

Die Aufgabe eines Sicherheitsgurtes besteht darin, die Insassen bei einem Unfall so abzusichern, dass Verletzungen stark reduziert oder sogar ausgeschlossen werden können. Jeder Gurt verfügt über ein Gurtband und einen Schließmechanismus und ist an mindestens zwei Punkten an der Karosserie oder am Sitz befestigt.⁹ Gegen Ende der 1950er Jahre standen mehrere Gurtvarianten zur Verfügung. Alle zeichnete ein Gurtband aus, das allerdings im verwendeten Material und in der Form variieren konnte – wurden zu Beginn Leinen und Leder eingesetzt, lösten später Kunststoffe wie Nylon oder Trevira (aus Polyesterfasern) diese Materialien ab, und auch bei der Breite des Gurtbandes gab es über die Jahre hinweg Veränderungen. Heute übrigens ist es auf eine Breite von 5 cm genormt.

Eine der Varianten war der bereits erwähnte Beckengurt (auch Bauchgurt genannt). Er ist der Senior unter den verschiedenen Gurttypen und in Deutschland dominierte er bis zu Beginn der 1960er Jahre (im Gegensatz zu Schweden, wo um diese Zeit bereits der Schultergurt den Beckengurt verdrängt hatte). Wie der Name sagt, wird er um das Becken gelegt. Befestigt wird dieser Gurt links und rechts neben dem Vordersitz an zwei Punkten der Karosserie oder am Sitz selber, daher spricht man auch vom Zwei-Punkte-Gurt. Der Form nach ähnelte er einem Kummerbund, den man zum Frack oder Smoking trägt, d.h. er war vorn in der Mitte breiter und verjüngte sich zu den beiden Enden hin. Dieser Gurttyp wurde vorn genauso wie ein Hosengürtel geschlossen. Später wurde dann ein Einklickmechanismus entwickelt, hinzu kam eine gleich bleibende Bandbreite. Der Beckengurt besitzt einen schwerwiegenden Nachteil. Er fixiert nur das Becken. Kommt es zu einer schweren

7 Er trägt diesen Namen, weil er an drei Punkten fest mit dem Sitz und der Karosserie verankert ist.

8 Patent Nr. DE 000001101987A.

9 Eine Ausnahme bilden die Gurtverankerungen in den Cabrios, sie befinden sich hier in der Regel an den Sitzen.

Kollision, kann unter Umständen der Körper wie ein Taschenmesser zusammenklappen. Verletzungen in der Becken- und Bauchgegend und am Kopf sind die Folge. Heute findet sich der Beckengurt nur noch im Fond älterer Automobile und auch dort meist nur noch auf dem Mittelplatz.

Eine andere Gurtversion stellt der Schultergurt dar. Dieser Gurt wird ebenfalls an zwei Punkten der Karosse befestigt, vorausgesetzt dass es dafür auch Beschläge gibt. Die allerdings waren bis 1960 in den europäischen Automobilen, bis auf die Modelle von Volvo, gar nicht vorhanden und mussten nachträglich angebracht werden. Der Schultergurt wird diagonal von der Schulter über die Brust hin zum Becken angelegt. Er soll vor allem den Oberkörper zurückhalten. Aber wie der Beckengurt besitzt er einen Nachteil. Im Unglücksfall kann es vorkommen, dass der Passagier unter dem Gurtband hinweg rutscht und mitunter ebenso wie beim Beckengurt Verletzungen erleidet. Heute findet er praktisch keine Anwendung mehr im Auto.

Daneben gab und gibt es noch einen weiteren Gurttyp, der sich allerdings nicht für das Massenautomobil durchsetzte. Er bestimmt(e) vielmehr die Rennsportszene, avancierte aber auch in manch einem getunten Auto regelrecht zum Kult – der Hosenträgergurt. Er heißt so, weil er das Aussehen von Hosenträgern hat. Hosenträgergurte können an drei, vier, fünf aber auch sechs bzw. acht Punkten befestigt sein. Sie fügen Fahrer und Sitz fest zu einer Einheit und sorgen damit für optimale Schutzverhältnisse beim Crash. Dem Vorteil der Sicherheit stehen die Starrheit des angeschnallten Körpers und der daraus resultierende sehr kleine Aktionsradius für den Passagier sowie die aufwändigere Handhabung gegenüber. Diese Nachteile begründen sein Nischendasein.

Der Gurt, der sich letztendlich – wenn auch zögerlich – im Automobil durchsetzte, ist der Drei-Punkte-Sicherheitsgurt Bohlins. Mit diesem Modell schuf der Ingenieur einen Typ, der die besten Eigenschaften von Schulter- und Beckengurt zu einer optimalen Sicherheitseinheit verknüpfte. Der Gurt ist an drei Punkten der Karosse arretiert. Im Unglücksfall sorgt er dafür, dass Oberkörper und Becken zugleich am Sitz gehalten werden. Obwohl es Bohlin gelungen war, durch diese Verbindung von Schulter- und Beckengurt ein leistungsstarkes Rückhaltesystem zu kreieren, musste sich der Gurt bis in die 1970er Jahre hinein in Deutschland seinen Platz doch mit den anderen Gurtvarianten teilen. Erst als der Gesetzgeber nachgeholfen hatte und ab dem 1. Januar 1974 für alle neu zugelassenen Automobile den Drei-Punkte-Gurt auf den Vordersitzen obligatorisch vorschrieb, verdrängte er die Konkurrenten.

In der Bundesrepublik gehörten Sicherheitsgurte zur Sonderausstattung und wurden nur auf Wunsch eingebaut. Eine unabdingbare Voraussetzung dabei war, dass im Pkw Befestigungsscharniere für den Gurt anmontiert waren. War dies der Fall, konnten Gurte eingebaut werden. Ein Drei-Punkte-Gurt kostete 1960 zwischen 80 und 150 DM pro Stück, der durchschnittliche

Monatslohn lag bei ca. 400 DM.¹⁰ Das lebensrettende Band war teuer, Sicherheit Luxus und lediglich gegen Aufpreis zu haben. Allein gut betuchte Autofahrer konnten ihn sich leisten. In der Bundesrepublik koppelten die Automobilfirmen die Sicherheit der Passagiere also an deren finanzielle Potenz und schufen dadurch, im Gegensatz zum schwedischen Modell, eine Barriere im Prozess der Demokratisierung durch Konsum. Die skandinavischen Autohersteller Volvo und Saab setzten nämlich von Beginn an auf einen serienmäßigen Einbau von Gurten.¹¹

Die ersten Drei-Punkte-Sicherheitsgurte waren noch Gurte statischer Bauart. Und obwohl der Drei-Punkte-Automatikgurt bereits ab 1962 zur Verfügung stand, waren in der Bundesrepublik 1975 nur 21% der mit Gurten ausgestatteten Wagen mit der automatischen Variante ausgerüstet.¹² Dabei wies der statische Gurt einige Nachteile auf. So musste er vor jeder Nutzung erneut an den Körper angepasst werden. Das kam einer Fummelei gleich, zumal wenn die Winterkleidung im Weg war oder die Passagiere die Plätze im Wagen tauschten. Außerdem wurde der Gurt oft zu locker angelegt, schmiegte sich deshalb nicht eng genug an den Körper an und barg die Gefahr, im Unglücksfall den Insassen nicht optimal zu sichern. Zurrte man andererseits den Gurt zu straff, lag er so fest am Körper an, dass er oftmals den Bewegungsradius, der zur Bedienung aller Instrumente notwendig gewesen wäre, stark einschränkte. Auch das Rückwärtsdrehen des Oberkörpers, wie man es zum Einparken benötigt, gestaltete sich unter diesen Umständen als recht beschwerlich. Ein weiterer Mangel war das lose Herumbaumeln des Gurtbandes nach dem Abschnallen. Da fiel der Gurt bei geöffneter Tür auch mal schnell auf die Straße in den Schmutz oder er verhedderte sich in sich selbst. Wenig benutzerfreundlich musste man ihn erst wieder an der Seite festhaken, um ihn beim nächsten Mal ohne großen Aufwand zur Verfügung zu haben. Der Automatikgurt bot deshalb neben einem Sicherheitsfortschritt auch einen beträchtlichen Komfortzuwachs. Die Bedienung bereitete nun kaum mehr Schwierigkeiten. Ohne große Umstände konnten die Gurtbänder in einem Ruck an der Schlosszunge am Körper von hinten links nach rechts vorne (oder beim Beifahrersitz von rechts hinten nach vorne links) gezogen werden, um sie im Schloss neben dem Sitz zu arretieren. Die Bewegungsfreiheit war trotz angelegten Gurtes gewahrt, da das Gurtband den Bewegungen des Körpers folgte. Die Bedienelemente waren daher bequem zu erreichen, der Oberkörper konnte, z.B. zur Unterstützung beim Einparken, gedreht werden. Beim Abschnallen zog sich der Gurt von allein in seine ursprüngliche Ausgangsposition zurück – er rollte sich auf. Dafür war eine

10 http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_53848/DE/BMF_Startseite/Service/Broschueren_Bestellservice/Steuern/002_Datensammlung_zur_Steuerpolitik,property=publication_File.pdf [Stand: 13.12.2007].

11 Weishaupt (wie Anm. 2), S. 104.

12 O.V., Gurteinbau, in: ADAC-Motorwelt 1975, H. 10, S. 32.

Automatikrolle verantwortlich, auf der das Gurtband „läuft“ und die in der B-Säule verborgen war.

Vom Standpunkt der Fachexperten aus betrachtet, war der Sicherheitsgurt also um 1970 durchaus keine exotische Neuerscheinung mehr, er war funktional, rettete Leben und er schützte bestens vor Verletzungen. Aus der Sicht der Autofahrer stellte sich das Bild etwas anders dar. So waren die Gurte weder standardisiert noch genormt. Eine große Palette an Gurtbändern (Material, Breite, Farbe) und Schlosssystemen stand zur Auswahl. Bei den Schlosssystemen – bestehend aus Gurtpeitsche und Schloss – variierten die Länge der Gurtpeitsche, aber vor allem die Öffnungsmechanismen der Gurtschlösser. So wurde bei 15 verschiedenen Schließmechanismen geklappt, gezogen, gepresst, gedrückt, gehebelt oder getastet.¹³ Diese Vielfalt trug nicht dazu bei, den Gurt beliebter zu machen oder ihm gar zum massenhaften Durchbruch zu verhelfen, obwohl er jetzt mit durchschnittlich 50 bis 60 DM pro Stück fast um die Hälfte preiswerter war als noch vor zehn Jahren.¹⁴ Im Gegenteil, die vielen Gurtversionen, deren verschiedene Handhabung aber auch ein ausgeprägtes Phlegma ließen den bundesdeutschen Autofahrer weiterhin lieber „oben ohne“ über die Straßen rollen. Hinzu kamen Gerüchte um Todesfälle durch den Gurt. Sie wurden dankbar von den Gurtgegnern in der bald beginnenden Debatte um die Anschnallpflicht aufgegriffen.

1970 hatten die Unfallzahlen der Verkehrsunfallstatistik des Jahres die Öffentlichkeit alarmiert. Das Thema Sicherheitstechnik beschränkte sich plötzlich nicht mehr allein auf den kleinen Zirkel der Experten. Die Zahlen der bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommenen oder verletzten Menschen hatten den höchsten Stand der Nachkriegszeit erreicht (vgl. Tabelle 1). Mehr als 19.000 Tote sowie über 530.000 Verletzte wirkten als Fanal, das nach einer Offensive aller gesellschaftlichen Kräfte für mehr Sicherheit im Straßenverkehr verlangte. Die Pkw-Insassen stellten unter allen Verkehrsopfern mit 8.989 Toten (46,8%) und 324.277 (60,9%) Verletzten die größte Gruppe – vor den Fußgängern.¹⁵ Die bundesdeutsche Öffentlichkeit war nicht nur aufgefordert, die Realität anzuerkennen, sondern nach geeigneten Gegenmaßnahmen zu suchen, sie zu prüfen und auch anzuwenden. Leidenschaftlich wurde alsbald der Gurt aber auch eine Anschnallpflicht diskutiert.

13 Vgl. o.V., Welche Gurte sind die handlichsten?, in: ADAC-Motorwelt 1972, H. 9, S. 28; J.G. Stratmann, Einbaupflicht: Welche Gurte sind noch in welchen Autos, in: ADAC-Motorwelt 1974, H. 2, S. 18f., hier S. 18.

14 Kroj (wie Anm. 2), S. 98.

15 http://www.bast.de/cln_007/nn_39814/DE/Statistik/Unfalldaten/downloads/Strassenverkehrsunfaelle,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Strassenverkehrsunfaelle.pdf [Stand: 12.12.2007].

Tab. 1:
 Straßenverkehrsunfälle in
 Deutschland. Quelle:
<http://www.bast.de/>
http://www.bast.de/clin_007/mn_39814/DE/Statistik/Unfaelldaten/download/download/Strassenverkehrsunfaelle,templateId=raw,property=publicationFile.pdf
 Strassenverkehrsunfaelle.
 pdf [Stand: 12.12.2007]

	1970	1980	1985	1990	1991	1995	2000	2005	2006	2007
Unfälle gesamt	1.392.007	1.684.604	1.840.295	2.010.575	2.311.466	2.229.182	2.360.227	2.283.992	2.235.318	2.335.005
Unfälle mit Personenschaden	377.610	379.235	327.745	340.043	385.147	388.003	382.949	336.619	327.984	335.845
davon innerorts	254.198	261.302	225.626	218.177	245.617	246.617	245.470	225.875	221.504	228.717
außerorts ohne BAB	107.762	101.701	87.609	97.559	112.182	115.873	111.901	89.801	86.046	86.662
darunter Bundesstraßen	47.810	35.825	30.298	34.109	40.728	41.504	38.754	30.001	28.735	28.640
BAB	15.650	16.232	14.510	24.307	27.348	25.513	25.578	20.943	20.434	20.466
Gelödete	19.193	13.041	8.400	7.906	11.300	9.464	7.503	5.361	5.091	4.949
davon innerorts	8.494	5.124	2.915	2.205	3.349	2.435	1.829	1.471	1.384	1.355
außerorts ohne BAB	9.754	7.113	4.816	4.765	6.399	6.041	4.767	3.228	3.062	3.012
darunter Bundesstraßen	4.785	2.860	1.928	1.942	2.713	1.238	1.908	1.238	1.241	1.118
BAB	945	804	669	936	1.552	978	907	662	645	602
Verletzte	531.795	500.463	422.095	448.158	505.535	512.141	504.074	433.443	422.337	431.419
davon innerorts	331.176	323.666	272.644	265.643	298.712	301.510	300.798	274.010	268.624	276.972
außerorts ohne BAB	173.483	151.704	127.306	143.388	163.570	169.621	163.078	127.066	122.276	123.107
darunter Bundesstraßen	80.183	55.570	46.406	53.172	62.526	64.336	59.939	45.180	43.302	43.298
BAB	27.136	25.103	22.145	39.127	43.303	41.010	40.198	32.367	31.347	31.340
Gelödete	6.056	3.095	1.790	1.459	1.918	1.336	993	686	711	695
Fußgänger	1.553	1.997	1.395	939	1.235	1.095	1.102	982	900	907
Fahrer und Mitfahrer von	8.989	6.440	4.182	4.558	6.801	5.929	4.396	2.833	2.683	2.625
Kraftfahrzeugen/Mofas/Mopeds	1.835	1.142	768	711	925	751	659	575	486	425
Fahrrädern	2.167	1.018	460	355	511	418	240	159	136	111
Personen bis 14 Jahre	3.403	3.221	2.247	1.976	2.749	2.161	1.736	1.076	1.011	971
von 18 bis 24 Jahre	4.016	2.733	1.682	1.574	1.853	1.521	1.311	1.162	1.154	1.153
ab 65 Jahre										
Verletzte	77.449	56.451	43.391	39.169	46.307	42.463	38.115	33.916	33.226	33.804
Fußgänger	46.963	96.370	78.804	44.821	55.080	52.857	59.383	52.585	52.711	55.393
Fahrer und Mitfahrer von	342.277	279.649	225.964	283.344	313.589	322.609	309.496	247.281	238.138	241.752
Kraftfahrzeugen/Mofas/Mopeds	40.531	50.436	59.258	64.145	70.005	71.601	72.738	77.569	76.568	78.579
Fahrrädern	70.332	58.914	43.165	43.049	50.773	51.026	45.141	36.795	34.998	33.772
Personen bis 14 Jahre	131.477	142.718	123.951	123.321	132.015	115.430	111.210	86.521	83.292	86.138
von 18 bis 24 Jahre	27.842	30.795	26.630	28.905	32.011	32.076	36.327	40.781	41.728	43.917
ab 65 Jahre										
Raten der Unfälle mit Personenschaden [Unf./Mio. Fz/km]	1,50	1,03	0,85	0,70	0,64 ⁴⁾	0,62	0,58	0,49	0,48	0,49
insgesamt	0,45	0,20	0,15	0,18	0,16 ⁴⁾	0,14	0,13	0,10	0,09	0,09 ^{h)}
BAB	0,93	0,57	0,47	0,42	0,40 ⁴⁾	0,39	0,36	0,28	0,27	0,26 ^{h)}
Bundesstraßen außerorts										
Gelödetenraten										
[Gelödete/Mrd. Fz/km]										
insgesamt	76,5	35,4	21,9	16,2	15,0 ⁴⁾	15,1	11,3	7,8	7,4	7,2
BAB	27,0	10,0	7,1	6,9	6,8 ⁴⁾	5,5	4,5	3,1	3,0	2,7 ^{h)}
Bundesstraßen außerorts	92,7	45,6 ³⁾	29,7	24,2	22,2 ⁴⁾	24,5	17,6	11,5	11,6	10,3 ^{h)}

1) bis einschließlich 1990 alte Bundesländer
 2) Inländerfahrleistung (einschließlich der Auslandsstrecken deutscher Kfz); nicht enthalten sind die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes und der ausländischen Streitkräfte
 3) revidierte Werte
 4) alte Bundesländer
 5) geschätzt (eigene Berechnungen)
 6) einschließlich Wohnmobile, Krankenwagen, Notarzteinsatzfahrzeuge
 7) vorläufige Werte
 8) bis 1990 ohne Leicht- und Kleinkraftäder (LKR, KKR)
 9) ab 1995 inkl. LKR, KKR; ab 2004 einschließlich dreirädriger Kleinkraftfahrzeuge (Kfz)
 10) nicht mit Vorjahren vergleichbar

Die folgenden, vom Gesetzgeber gesetzten Marksteine, deuten einerseits die Langwierigkeit, andererseits die Richtung der Auseinandersetzung an:

- 1. Januar 1974: Alle neu zugelassenen Pkw müssen mit einem Drei-Punkte-Gurt auf den Vordersitzen ausgerüstet sein; Ab dem 1. Mai 1979 gilt dies auch für die Rücksitze.
- 1. Januar 1976: Einführung der gesetzlich verordneten Anschnallpflicht (§ 21a der StVO, Sicherheitsgurte sind während der Fahrt anzulegen) – ohne Sanktionierung.
- 1. November 1982: Der Zeitpunkt, zu dem vorgesehen war, Verwarngeld für das Nichtanlegen des Gurtes auf den Vordersitzen in Höhe von 20 DM zu erheben.
- 1. August 1984: Einführung des Verwarngeldes (40 DM) für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes auf den Vordersitzen; Einführung der gesetzlich verordneten Anschnallpflicht im Fond von Pkws – ohne Sanktionierung.
- 1. Juli 1986: Einführung des Verwarngeldes für das Nichtanlegen auf den Rücksitzen.¹⁶

Die Akteure der Debatte

Die langjährige öffentliche Auseinandersetzung wurde von Fachspezialisten aus den verschiedensten Bereichen, den Repräsentanten der Autofahrer, den Autofahrern selbst sowie den Medien und den Vertretern der Politik geführt. In all jenen Arbeitsfeldern, die im engeren und weiteren Sinn professionell das Thema Gurt zum Inhalt hatten, waren Experten tätig. Sie waren dort in der Regel mit den Wirkungen der Nutzung bzw. der Nichtnutzung des Gurtes sowie der Anschnallpflicht konfrontiert. Dazu zählten u.a. die Unfall- und Sicherheitsforscher der Automobilfirmen und der staatlichen Institutionen. Sie führten vielfältige Untersuchungen zu Autounfällen durch, bei denen mit und ohne Rückhaltesystem experimentiert wurde. So betrieben Opel ab 1967, Daimler-Benz ab 1969, Ford-Deutschland ab 1970 und Volkswagen ab 1971 firmeneigene Versuchsanlagen, um die Funktion und die Eigenschaften von Gurten zu testen.¹⁷ Anhand der Daten aus den Testschlittenversuchen wurde es möglich, die physikalischen Prozesse, die bei einem Unfall ablaufen, und die Auswirkungen, welche ein Unfallhergang auf die Biomechanik der Pkw-Insassen haben kann, nachzuweisen.¹⁸ Die Ergebnisse der

16 Geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeiten werden mit einem Verwarngeld bewehrt, welches zu einem Bußgeld wird, wenn das Verwarngeld nicht innerhalb einer vorgegebenen Frist bezahlt oder Widerspruch eingelegt wird.

17 Dietmar Otte, Erhebungen am Unfallort (Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung – Straßenverkehr, Bd. 37), Köln 1982, S. 7.

18 Der Testschlitten ist eine technische Anlage, die aus einer Karosse besteht, die mit einem Dummy bestückt wird. Durch einen herbeigeführten Aufprall der Karosse auf ein Hindernis können die technischen Eigenschaften von Gurten unter bestimmten Bedingungen

Unfall- und Sicherheitsforschung trugen dazu bei, den positiven Aspekt des Gurtes zu verdeutlichen, aber auch auf bestehende technische Schwächen hinzuweisen. Ihre Resultate boten die Grundlage für eine öffentliche Diskussion zwischen Experten, Verbrauchern, Presse und Politik. Die Tests dienten zugleich der weiteren Optimierung der Sicherungssysteme, die sich stets in kleinen Innovationsschritten vollzog und bis heute nicht abgeschlossen ist. Die Sicherheitstechniker gehörten demnach zu den ersten, die die Wirksamkeit des Gurtes erprobten und seinen Nutzen erkannten.

Dass der Gurt von den deutschen Automobilherstellern damals dennoch nicht beworben wurde und das Hauptaugenmerk auf „den quietschenden Reifen oder brüllenden Auspuffrohren“ lag, wie es ein Journalist ausdrückte, beleuchtet das stiefmütterliche Dasein des Attributes Sicherheit gegenüber den Verkaufsargumenten Kraft, Dynamik, Schnelligkeit, die die Augen der Autointeressenten leuchten machten.¹⁹ Der ADAC wies auf dieses Dilemma bereits 1970 hin, drei Jahre später überprüfte der TÜV im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats die Werbung deutscher Autobauer. Er kam zu dem Ergebnis, dass falsche Sportlichkeit in Anzeigentexten, wie etwa „BMW lebt vom Motorsport“, „Ascona. Sportlich a.W.“, „Der K 70 ist ein Kurvenstar“, Autofahrer zu riskantem Fahren mit schlimmen Folgen verleite.²⁰ Sicherheit wurde von den deutschen Automobilherstellern vor allem mit guten Bremsen und besseren Reifen beworben, nicht jedoch mit dem Lebensretter Gurt. Volvo-Deutschland war dagegen auch hier vorbildlich und warb in ganzseitigen Annoncen explizit für mehr Sicherheit durch den Gurt.²¹

Die Gurthersteller warben intensiv für ihre Produkte, erst recht als sich die Einbaupflicht abzeichnete. Die Automobilzeitschriften zu Beginn der 1970er Jahre sind voll von Anzeigen über Drei-Punkte-Sicherheitsgurte.²² Zu dieser Zeit gab es in der Bundesrepublik zwischen 25 und 30 Firmen, die Gurte produzierten.²³ Die bekanntesten Unternehmen waren Carl Stahl, Repa, Römer Wingard, Teka, Autoflug, Quelle, Klippan und Britax. Zum Teil waren sie Unternehmen der Autozuliefererindustrie und fertigten auch Lenkräder, Kopfstützen oder Kindersitze. Zum Teil bedienten sie mit ihrer Produktpalette noch breitere Segmente im Bereich der Sicherheitstechnik. Neben

gemessen oder die Auswirkungen auf die Biomechanik des menschlichen Körpers untersucht werden. Biomechanik im Zusammenhang mit der passiven Sicherheit konzentriert sich auf die Analyse mechanischer Belastbarkeit bzw. des mechanischen Verhaltens des Körpers.

19 M.C., ADAC-Test Volvo 144S, in: ADAC-Motorwelt 1972, H. 4, S. 72.

20 G.K., TÜV prüft Autowerbung, in: ADAC-Motorwelt 1973, H. 12, S. 22.

21 Annonce von Volvo zum Sicherheitsgurt „Ich liebe das Leben“, in: ADAC-Motorwelt 1975, H. 4, S. 47.

22 Alle Gurthersteller warben z.B. in verschiedenen Ausgaben der *ADAC-Motorwelt* für ihre Gurte.

23 Münchner Abendblatt, Nr. 213, 1976, S. 19. Fast alle der genannten Hersteller fertigen auch heute noch Sicherheitsgurte.

Gurten sind hier z.B. Fallschirme, Schleudersitze und militärische Sicherheitstechnik für U-Boote zu nennen. Ein Unternehmen, das nur Gurte herstellte, gab es nicht.

Mit dem Thema Gurt mussten sich auch die Mediziner befassen – vor allem Unfallchirurgen und Augenärzte. Sie wurden geradezu dazu gezwungen. Ärzte hatten mit den Unfallverletzten in ihrer tagtäglichen Arbeit zu tun und sahen die oft schrecklichen Auswirkungen: Frakturen, Prellungen, innere Verletzungen. Auch schwere Augenverletzungen waren oft eine Folge von Kollisionen. Beim Aufprall des Kopfes auf die Windschutzscheibe konnte diese zerstört werden. War das Glas geborsten, kam es durch das Zurückschleudern des Kopfes durch die Splitter zu den schwersten Verletzungen. „An die Stelle der Kriegsblinden treten heute die Verkehrsblinden“, formulierte ein Augenarzt das Ausmaß der Schäden.²⁴

Auch die Versicherungsbranche spürte die Auswirkungen der Verkehrsunfälle. Durch die beständig angestiegenen Unfallzahlen sahen sich die Versicherungen in einem wachsenden Ausmaß mit Leistungszahlungen im Krankheitsfall, Leistungen für Geschädigte und Leistungen für Hinterbliebene konfrontiert. Um Klarheit über die Unfallursachen zu erlangen, regte der Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer e.V. (HUK) eigene Untersuchungen an. So ergriff die Privatwirtschaft bereits 1969, noch bevor entsprechende Anregungen von staatlicher Seite ausgingen, die Initiative, die Gründe von Unfällen sowie Insassenverletzungen bei Pkw-Unfällen detailliert zu untersuchen. Die Studie war auf mehrere Jahre angelegt und die umfangreichste wie einschlägigste Forschungsarbeit jener Zeit. Bis Ende 1972 wurden mehr als 60.000 Unfälle ausgewertet.²⁵ Die besonders positive Bewertung des Sicherheitsgurtes wurde in der Zwischenbilanz vom Juni 1972 herausgehoben und bildete die Basis für einen Maßnahmenkatalog. Die Versicherer schufen jetzt Anreize, um zum Gurttragen zu animieren. So wurden u.a. bis zu 100 DM Krankenhaustagegeld gezahlt, wenn der Gurt bei einem Unfall angelegt war und eine Insassenunfallversicherung bestand.²⁶

Unter den betrachteten Akteursgruppen waren auch die Juristen sehr einflussreich. Sie sprachen, obwohl in Distanz zum tatsächlichen Geschehen, zivilrechtliche Urteile und trafen verfassungsrechtliche Grundsatzentscheidungen, die maßgeblich die Diskussion gestalteten. Während die Richter der Verkehrsgerichte sich mit der juristischen Aufarbeitung konkreter Einzelfäl-

24 O.V., Nie wieder ohne Sicherheitsgurt, in: ADAC-Motorwelt 1972, H. 3, S. 67.

25 Die Werbeannonce des HUK-Verbandes in: ADAC-Motorwelt 1972, H. 12, S. 65 nennt 63.084 ausgewertete Verkehrsunfälle. Eine Zahl von 30.000 nennt dagegen Klaus Langwieder, Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen am Automobil anhand der Untersuchung „Innere Sicherheit“ des HUK-Verbandes, in: Verkehrssicherheit. Schlagwort ohne Inhalt? Referate anlässlich des VDA-Press-Kolloquiums in Berlin am 8./9. Juni 1972 (Schriftenreihe des VDA, Bd. 13), Frankfurt a.M. 1972, S. 53-59, hier S. 53.

26 Annonce: Informationskampagne des HUK-Verbandes, in: ADAC-Motorwelt 1975, H. 4, S. 24.

le befassten, hatten die Bundesverfassungsrichter generalisierende Entscheidungen zu treffen. Ein wichtiges, jährlich stattfindendes Forum, auf dem die Juristen über den Gurt und die Anschnallpflicht diskutierten, war der Deutsche Verkehrsgerichtstag.

Die umfangreichste und heterogenste Akteursgruppe bildeten die ca. 30 bis 40 Millionen Kfz-Nutzer.²⁷ Allerdings nahm die Majorität an der Gurt-Kontroverse nur als Zaungast teil, der zuschaute, zuhörte und „die da oben“ machen ließ. Ihre sichtbare und messbare Meinung bestand darin, den Gurt beim Autofahren entweder anzulegen oder eben nicht. Bemerkenswert an dieser Gruppe war, dass sich ein Teil davon unter das Dach eines Verbandes – des ADAC – begab. Der ADAC war schon aufgrund seiner Mitgliederstärke, die beständig wuchs, ein bedeutender Akteur in der Gurt-Kontroverse. Im Jahr 1970 zählte der Club zwei Millionen Mitglieder (1975: 3,8 Millionen; 1986: acht Millionen).²⁸ Er sah sich als Verein, der aber „de facto [...] längst eine Interessengemeinschaft“ war, „die die Belange *aller* Kraftfahrer“ vertrat.²⁹ Die Mitgliedszahlen sind gewiss ein Hinweis auf die Mentalität bzw. die innere Verfasstheit vieler bundesdeutscher Autofahrer und ihr Verhältnis zum fahrbaren Untersatz. In keinem anderen Land der Erde war und ist der Autofahrer in einem so großen Umfang organisiert, oder besser, lose assoziiert, wie in Deutschland. Durch sein publizistisches Massen-Medium, die *ADAC-Motorwelt*, verfügte der ADAC über eine Informationsplattform, die seinen Mitgliedern zugleich auch ein Forum zum Meinungsaustausch bot. Während der Gurtdebatte wurde dieses Angebot zur Meinungsäußerung häufig genutzt.

Als Verbandszeitschrift diente die *ADAC-Motorwelt* dem ADAC natürlich auch als Sprachrohr, um seine Haltung zum Gurt und zur Anschnallpflicht in der Öffentlichkeit zu verbreiten. Generell lässt sich sagen, dass sich die redaktionellen Beiträge deutlich zugunsten des Gurtes äußerten und massiv für ihn warben, eine Anschnallpflicht aber nicht erzwungen sehen wollten. Eine andere publizistische Bühne für die Gurtdebatte bot das Magazin *Der Spiegel*. Nicht allein dem Autofahrer verpflichtet, sondern als unabhängiges Medium, das sehr viele Leser erreichte, war *Der Spiegel* Meinungsmacher, Informationsportal und öffentliches Diskussionsforum in einem. In zahlreichen Berichten, Kommentaren und Analysen widmete sich das Magazin über den gesamten Zeitraum der Debatte dem Gurt und vor allem der umstrittenen Anschnallpflicht. Tendenziell herrschte in den Spalten des Magazins zwar nicht dem Gurt aber doch der Anschnallpflicht gegenüber lange

27 Helmut Forgger, Die Wahrheit über die Statistik: Unfälle 86, in: *ADAC-Motorwelt* 1986, H. 12, S. 56.

28 O.V., Der ADAC in den 70er Jahren, in: *ADAC-Motorwelt* 1970, H. 7, S. 14f.; o.V., ADAC-Hauptversammlung 75, in: *ADAC-Motorwelt* 1975, H. 6, S. 38; o.V., Jetzt acht Millionen, in: *ADAC-Motorwelt* 1986, H. 8, S. 10.

29 Der ADAC in den 70er Jahren (wie Anm. 28), S. 14.

eine reservierte Haltung vor. Erst spät änderte sich diese Einstellung dahingehend, dass das zögerliche Verhalten der Politik und deren Ausweichmanöver gegenüber einer sanktionierten Anschnallpflicht kritisch kommentiert wurden.³⁰

Neben den Spezialisten, den Autofahrern und den Printmedien war natürlich auch die Politik in die Debatte eingebunden. Auf der Grundlage von Informationen und Sachständen, von Zuarbeiten aus den Expertengremien aus Wissenschaft und Verbänden musste sie Entscheidungen treffen und begründen, Kompromisse suchen und nicht zuletzt deren Umsetzung veranlassen. Repressionen, ein heißes Eisen damals wie heute, bildeten auch für die Politik nur den letzten Ausweg. Über ein Jahrzehnt warb die Politik zwar intensiv für den Gurt, von einer sanktionierten Anschnallpflicht hingegen ließ man so lange wie möglich die Finger. Dieser Schwebezustand, der durch Gas geben und gleichzeitig auf der Bremse stehen gekennzeichnet war, dauerte bis 1984.

Haltungen und Interaktionen

Von Beginn an und bis zu ihrem Ende stand die Gurtdebatte unter der Kardinalfrage: „Wie viel Freiheit verträgt die Sicherheit?“³¹ Diese Frage berührt das Verhältnis von individuell geforderter und staatlich gewährter Freiheit, von tatsächlicher Sicherheit und empfundenem Risiko, von persönlicher Einsicht und gesellschaftlicher Lenkung, von Vernunft und Unvernunft. Der Sicherheitsgurt wurde zum Gegenstand einer Kontroverse, in der seine Tauglichkeit einerseits vor der Folie verfassungsrelevanter Rechtsprechung (Grundrechte), andererseits vor dem Hintergrund der Statistik problematisiert wurde. Den Prolog dazu bildete ein Urteil des Bundesgerichtshofes von 1970 zur Haftung bei Autounfällen. Das oberste bundesdeutsche Zivilgericht kam unter Verweis auf bauliche Mängel am Gurt, aber auch auf Grundlage unzuverlässigem Zahlenmaterials, zu dem Schluss: „Ein Mitverschulden eines Kraftfahrers, der bei einem Unfall nicht angeschnallt war, liege nicht vor.“³² Dieses Grundsatzurteil bedeutete freie Fahrt für freie Bürger – ohne

30 O.V., Sei so gurt, in: Der Spiegel 1982, H. 51, S. 50.

31 Heinrich Praxenthaler, Geschichte der Verkehrssicherheit nach 1945, in: Niemann/Hermann (wie Anm. 2), S. 185-208, hier S. 197.

32 Karl Luff, Die Anleagepflicht von Sicherheitsgurten aus medizinischer Sicht, in: 12. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1974. Veröffentlichungen der auf dem 12. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 24. und 25. Januar in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Entschlüsse, Hamburg 1974, S. 66-81, hier S. 66. Das Material stammte aus Schätzungen des Jahres 1965 und bietet deshalb und aufgrund der Zunahme der Unfallhäufigkeit bis 1970 keine Zuverlässigkeit; zit. nach Manfred Berger, Der Sicherheitsgurt in der Haftung, in: 12. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1974. Veröffentlichungen der auf dem 12. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 24. und 25. Januar in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Entschlüsse, Hamburg 1974, S. 82-91, hier S. 82; o.V., Sicherheitsgurte. Furcht vor der Fessel, in: Der Spiegel 1975, H. 50, S. 40-52, hier S. 51f. Vor allem wurde hier angewandt § 254 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) Mitverschulden, Abs. 1: Der Beschä-

Gurt und setzte sich tief in den Köpfen der Autonutzer fest. Das Pikante an dem Urteil war gewiss, dass sich die Richter bei der Urteilsfindung auf Schätzungen bezogen, die aus dem Jahr 1965 stammten und nicht die damals aktuelle Situation abbildeten. Ebenso wenig haben die technische Weiterentwicklung der Gurte und die positiven Erfahrungen aus den Untersuchungen der Unfallforscher, die einen ganz anderen Sachverhalt widerspiegeln, Eingang gefunden. Auch waren da die Zahlen aus der Unfallstatistik, die eine deutliche Sprache sprachen und eine ganz anders geartete Initiative verlangten, als es das Urteil nahe legte. Merkwürdig war auch, dass die Juristen den Gurt als Risikofaktor betrachtet haben, nicht aber das Auto oder den Menschen, der es lenkt.

Den Statistiken der Unfallforscher, die Massenerscheinungen abbildeten, stand die alltägliche Rechtspraxis, deren Maß stets das Einzelschicksal bildete, gegenüber. Der Tatsache, dass der Gurt im Falle eines Unfalls in der Regel zum Nutzen des Autoinsassen gereichte, standen Fälle gegenüber, bei denen sich das Tragen eines Gurtes als Nachteil erwiesen hatte; ein Umstand, der seinerseits für heftige Diskussionen sorgte. Diese Fälle, Experten sprachen stets von Zahlen im Promille-Bereich, erlangten – nicht nur in der juristischen Diskussion, dort aber mit weitreichenden Folgen – ein umgedreht proportionales Gewicht zu ihrer tatsächlichen Bedeutung.³³ Im Zusammenhang mit den Überlegungen zu einer Anschnallpflicht rückte das Problem in den Mittelpunkt, ob der Staat seine Bürger zwingen dürfe, einen Gurt anzulegen, auch wenn dies unter Umständen tödliche Folgen haben könnte. Die Fragen, die es zu beantworten galt, lauteten: In welchem Verhältnis sollten staatliche Reglementierung und individuelle Verantwortung stehen? Korreliert eine staatlich verordnete Anschnallpflicht mit dem Grundgesetz (GG) Artikel 2, wenn doch der Gurt „gefährerhöhende oder sogar gefahrberührende“ Risiken birgt?³⁴ Art. 2 GG garantiert das Recht jedes Bürgers auf freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht andere gefährdet, gegen die verfassungsmäßige Ordnung verstößt oder sittenwidrig handelt. Hinzu kommt das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Körperliche Unversehrtheit würde bei einem Zwang zum Gurtragen nicht in jedem Fall garantiert werden können. Das war ein entscheidender Punkt in der Argumentation gegen einen Anschnallzwang. Ein zweiter Einwand stützte sich auf das Recht auf freie Lebensgestaltung, das dem Bürger durch

digte trägt Mitschuld an der Entstehung des Schadens. Die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang eines zu leistenden Ersatzes hängen davon ab.

- 33 Die HUK-Versichererstudie sprach z.B. von Fahrzeugbränden in 0,2% der Unfälle. Fälle, wo Autos unter Wasser gerieten, waren so selten, dass sie in keiner Statistik gezählt wurden. Vgl. o.V., Sei so gurt (wie Anm. 30), S. 52. 0,002% aller Unfälle verlaufen wegen des Anschnallens „schädlicher“.
- 34 Berger (wie Anm. 32), S. 85; Artikel 2 (Allgemeine Handlungsfreiheit; Freiheit der Person; Recht auf Leben).

die verfassungsmäßige Ordnung der Bundesrepublik zugesichert wird. An zentraler Stelle der juristischen Überlegungen stand daher die Wahrung von der Verhältnismäßigkeit staatlicher Eingriffe in die Eigenverantwortlichkeit des Bürgers.

Diskutiert wurde sie auf dem jährlich stattfindenden Deutschen Verkehrsgerichtstag. Da diese Plattform auch Teilnehmern aus der Politik, der Medizin, der Psychologie, den Ingenieurwissenschaften, der Forschung und den Medien offen stand, wurde einer einseitigen juristischen Betrachtungsweise des Themas entgegengewirkt. Der Fakten- und Gedankenaustausch zwischen den Vertretern verschiedener Disziplinen wurde als Gelegenheit begriffen und genutzt, offen und fruchtbar über den Gurt und die Anschnallpflicht zu diskutieren. So warb 1974, auf dem zwölften Deutschen Verkehrsgerichtstag, der angesehene Unfallforscher Ernst Fiala in seinem Referat für den Gurt. Er verwies u.a. darauf, dass mittlerweile die Automobilhersteller durchaus in der Lage seien, technisch zuverlässige sowie bequem sitzende Gurtsysteme anzubieten.³⁵ Die bequeme Passform war vor allem von klein gewachsenen Passagieren und speziell von Frauen angemahnt worden. Erstere befürchteten, im Falle eines Autounfalls vom Gurt stranguliert zu werden, Frauen fanden das schwarze Band auf ihrem Busen lästig.³⁶ Der Komfort spielte demnach tatsächlich eine Rolle beim Griff zum Gurt. Wird zudem in Betracht gezogen, dass, wie oben schon erwähnt, nur ein Fünftel aller mit Gurten ausgestatteten Wagen in der Mitte der 1970er Jahre über die bequemen Automatikgurte verfügte, wundert das phlegmatische Verhalten der vielen Autofahrer etwas weniger. Allerdings waren die meisten statischen Gurte bereits höhenverstellbar und ließen sich somit durchaus individuell an die Körpergröße des Nutzers anpassen. Die oben angedeuteten Nebenwirkungen konnten also schon weitgehend vermindert werden. Fialas Ausführungen zur Leistungsfähigkeit des Gurtes wurden von einem medizinischen Kollegen, Karl Luff, unterstützt. Der Mediziner wies darauf hin, dass alle berufliche Erfahrung lehre, tödliche Gurtverletzungen seien extrem selten, Verletzungen ohne Gurt dagegen die Regel.³⁷ Mit Hilfe dieser Argumentation wurde das Urteil von 1970 angefochten. Die Ausführungen der Mediziner und Sicherheitsexperten führten nun dazu, dass immer mehr Juristen sich inhaltlich dieser Position anschlossen. An die Stelle der alten Forderung nach einer technischen Verbesserung der Qualität des Gurtsystems trat nun eine neue. Jetzt

35 Ernst Fiala, Technische Möglichkeiten für Rückhaltesysteme für Fahrzeuginsassen unter dem Aspekt der Einführung einer gesetzlichen Gurtanlagepflicht, in: 12. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1974 (wie Anm. 32), S. 50-66, (Referat gehalten von Harald Schimkat). Fiala arbeitete u.a. bei BMW, VW und der TU Berlin in den Bereichen der Unfallforschung.

36 Anton Müller, Darum mögen manche Frauen den Sicherheitsgurt nicht. Was kann man tun, damit er besser sitzt?, in: ADAC-Motorwelt 1975, H. 4, S. 32ff.; Leserforum, in: ADAC-Motorwelt 1975, H. 6, S. 53.

37 Luff (wie Anm. 32), S. 66f.

wurde die Verstärkung der Kampagnen, die zur Aufklärung über die Schutzwirkung des Sicherheitsgurtes dienten, gefordert. Dann nämlich, so argumentierten die Juristen, wäre eine Voraussetzung „für die Annahme eines Mitverschuldens bei Körperschäden, die durch das Tragen eines Sicherheitsgurtes vermieden worden wären“, geschaffen.³⁸

Obwohl unter den Rechtsexperten – wie auch unter fast allen anderen Debattierenden – die Einsicht an Bedeutung zunahm, dass der Sicherheitsgurt vor allem ein Lebensretter sei, blieb es dabei, lediglich das freiwillige Anschnallen zu propagieren. Das war populär und in abenteuerlicher Weise wurde auf die Eigenverantwortlichkeit des Bürgers hingewiesen, obwohl die Statistiken eine andere Sachlage vermittelten. Es ist jedoch bemerkenswert, dass die Zivilgerichtssprechung nach Mitte der 1970er Jahre in einer Vielzahl von Urteilen immer stärker den § 254 BGB in die Urteilsbegründungen einbezog und somit dem Tatbestand des Mitverschuldens größeren Raum gab. Im März 1979 urteilte dann auch der Bundesgerichtshof, dass bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt ein Mitverschulden vorliege.³⁹ Vor allem Versicherungen leiteten aus dieser Rechtsprechung Standards für ihre Leistungskataloge ab. Sie schufen Prämienanreize für Gurnutzer oder führten Leistungskürzungen beim Fahren ohne Gurt ein.

Die Argumentation des Mitverschuldens machten sich auch immer mehr Arbeitsgerichte zu Eigen. Vor den Arbeitsgerichten führten Arbeitgeber Prozesse, die ihre Mitarbeiter dazu bringen wollten, den Gurt anzulegen. Denn die Unternehmen litten durch Ausfallzeiten ihrer Mitarbeiter oder Lohnfortzahlungen im Krankheitsfall, die durch Verkehrsunfälle bedingt waren, oftmals unter finanziellen Belastungen.⁴⁰ Und, die Arbeitsgerichte entschieden nun immer öfter zu Gunsten der Arbeitgeber.

Aber viele Unternehmen warteten gar nicht erst ab, bis die Gerichte oder der Gesetzgeber in ihrem Sinne eingriffen. Sie beugten bereits in eigener Regie den Unfallfolgen vor, teilweise sogar lange bevor die staatliche Administration zu Taten schritt. So gewährten Firmen ihren Mitarbeitern Zuschüsse beim Kauf von Gurten oder sie boten ihrer Belegschaft verbilligte Gurte zum Kauf an. Noch in den Jahren vor der gesetzlich vorgeschriebenen Anschnallpflicht verpflichteten z.B. Unternehmen wie die Schickedanz-Gruppe, der Lebensmittelproduzent KRAFT, die Farbenwerke Hoechst (schon seit 1967), oder der Chemiekonzern DuPont, aber auch der Deutsche Gewerkschaftsbund ihre Mitarbeiter, bei Dienstfahrten stets den Gurt anzulegen. Auch die Bundesbehörden veranlassten ihre Mitarbeiter, sich in den Dienstwagen stets

38 Vgl. EntschlieÙung, in: 12. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1974 (wie Anm. 32), S. 3.

39 Drucksache Bundesrat 234/84, 18.5.1984.

40 Erst 1981 urteilte das Bundesarbeitsgericht, dass keine Lohnfortzahlung im Krankheitsfall für Arbeitnehmer nach Unfallverletzungen, die auf den nicht angelegten Gurt zurückgehen, erfolgt.

anzuschnallen.⁴¹ Letzteres kann durchaus als Vorbildfunktion gesehen werden, andererseits spielte aber auch ein öffentlicher Druck eine Rolle. Die finanziellen Folgen, die durch Unfälle mit Dienstfahrzeugen von Bund, Ländern und Kommunen entstanden, wurden nämlich aus Steuergeldern beglichen. Daher war das Interesse groß, diese Kosten gering zu halten. Die Versicherungsindustrie spekulierte 1976 sogar auf einen Musterprozess durch den Bund, bei dem dieser die Anschnallpflicht seiner Bediensteten verbindlich festlegen lassen wollte, um sich das Ergebnis zunutze zu machen.⁴² Zu einem solchen Prozess kam es jedoch nicht.

Die rechtlichen Aspekte wurden vor allem in der Medienöffentlichkeit aufmerksam verfolgt und kommentiert, betrafen sie doch letztendlich alle Autonutzer. Anfänglich war der öffentliche Diskurs jedoch hauptsächlich von Informationen und Aufklärung über und Werbung für den Sicherheitsgurt geprägt. Dabei zeigten der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium sowie Verbraucherorganisationen wie der ADAC oder die Stiftung Warentest besonderes Engagement.⁴³ Letztere veröffentlichte bereits 1970 unter dem Titel „Eine Bindung fürs Überleben“ Testergebnisse von Sicherheitsgurten.⁴⁴ DVR und Bundesverkehrsministerium klärten mit Faltblättern über den Nutzen des Gurtes auf und warben mit Plakataktionen an Autobahnen für seine Anwendung. Der ADAC bot 1973 für jedermann eigene Automatik-Gurte für 66 DM das Stück (44 DM für statische Gurte) zum Kauf an (vgl. Abb. 1) und leistete Hilfestellung bei deren richtigem Einbau. Andere Anbieter wie Britax oder Repa boten das Paar Automatikgurte 1972/73 für 120 bis 140 DM an. 1975 war der Preis der ADAC Gurte bereits auf ca. 100 DM pro Paar gesunken. Rücksitzgurte unter der Marke des Automobilclubs konnte man ab ca. 25 DM das Stück erwerben.⁴⁵

Neben technischen Informationen zum Gurt stellten Magazine wie die *ADAC-Motorwelt* und *Der Spiegel* ihren Lesern Stellungnahmen von Medizinerinnen, Sicherheitstechnikern, Autofahrern und Politikern vor. So wurden die Leser einerseits auf einer allgemeinen Ebene sachlich und leicht verständlich über die physikalischen Vorgänge beim Frontalaufprall und deren Auswirkungen auf den menschlichen Körper informiert. Andererseits spielten die Medien die Karte der Emotionen. Mit Dokumentationen, Filmberich-

41 Hans Heining, Anschnallpflicht im Firmenwagen, in: ADAC-Motorwelt 1973, H. 11, S. 126-130; Gerd Hedler, ADAC-Sicherheitspreis, in: ADAC-Motorwelt 1974, H. 6, S. 18-22.

42 A.M., Fahren ohne Gurt wird nicht bestraft?, in: ADAC-Motorwelt 1976, H. 1, S. 39.

43 Der DVR wurde 1969 gegründet, er arbeitet eng mit politischen Institutionen zusammen und widmet sich der Verkehrserziehung bzw. der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

44 O.V., Test Gurte, in: Test 1970, H. 6, S. 250-258.

45 O.V., ADAC-Gurt, in: ADAC-Motorwelt 1973, H. 5, S. 46; Stratmann (wie Anm. 13), S. 19; Annonce: Information des Bundesministers für Verkehr, in: ADAC-Motorwelt 1975, H. 5, S. 40; Produktannonce des ADAC, in: ADAC-Motorwelt 1975, H. 12, S. 70.

1972 versprachen die Gurthersteller nach einer Konferenz in der ADAC-Zentrale, in Zukunft nur noch ein einheitliches Schloß zu bauen. Und zwar ein Drucktasten-Schloß, wie es in den USA vorgeschrieben ist. Obwohl das rote Bügelgriff-Schloß an den ADAC-Gurten eine sehr gute Lösung war, schloß sich auch der ADAC an. Deshalb gibt es jetzt einen neuen ADAC-Gurt: mit Drucktasten-Schloß.

Dieser Gurt hat die neue Europa-Prüfung bestanden, die jetzt auch in Deutschland gilt. Er wurde im dynamischen Schlittenversuch geprüft und hat den Test mit sehr guten Ergebnissen bestanden. Er läßt sich nicht nur leicht handhaben, sondern bietet auch, an dem derzeitigen Stand der Technik gemessen, ein Optimum an Sicherheit.

Auch in der neuen Ausführung gibt es einen normalen Dreipunkt-Gurt (44 DM) und einen Automatik-Gurt (66 DM).

Haben Sie noch keinen Sicherheitsgurt?

Dann sollten Sie jetzt den neuen ADAC-Gurt einbauen!



Hier ist es
Bremselimit

Unter der schwarzen Plastik-Kappe ist der Gurtband zusammen gefaltet und mit einer doppelten Kunststoffgewebe verstärkt. Bei der Gurt stärker laßt wird, reißt das Gewebe (Doppelwebbing) nicht nach auf und gibt Gurtband-Reserve (siehe Foto rechts). Der Bremsweg ist länger, die Stoßbelastung wird durch die Stotterbremse abgefaßt.

Ein Druck auf die rote Taste

... und schon springt die Zunge aus dem Schloß. So einfach ist das Öffnen. Das Schließen geht genauso leicht: die Metallzunge von oben ins Schloß stecken, klick und fertig. Das geht natürlich alles mit einer Hand. Der Automatik-Gurt hat das gleiche Drucktasten-Schloß. Das »Press« auf der roten Taste ist international üblich.

Abb. 1: ADAC-Gurt. Quelle: ADAC-Motorwelt 1974, H. 9, S. 46.

ten über und zum Teil erschütternden Fotos von Verkehrsunfallopfern sollten ein Bewusstseins- und ein Verhaltenswandel ausgelöst werden. Man versprach sich von schockierenden Aufnahmen eine positiv wirkende Auslösefunktion – wenn sie mit informativen und motivierenden Maßnahmen gekoppelt würden. Allerdings hatten Untersuchungen in den USA ergeben, dass sich Menschen auch auf diese Weise nicht sonderlich für den Gurt sensibilisieren ließen.⁴⁶ In den Vereinigten Staaten war eine mit Schockelementen in Form von zahlreichen Bildern von Unfallopfern aufbereitete Werbesendung in mehrere tausend Haushalte ausgestrahlt worden, ohne dass die anschließende Untersuchung eine gestiegene Bereitschaft bei den Rezipienten erkennen ließ, nun den Gurt zu nutzen. Das Resümee: Allein mit Appellen ans Gemüt war die Lust am Gurt nicht zu wecken. Wenn die publizistischen Beiträge auch vom Lebensretter Gurt zu überzeugen suchten, ein staatlich verordneter Gurtzwang stand außer Frage. Zwang? Für freie Bürger? In einem freien Land? Mit einer gewissen Hysterie wurde auf solche Überlegungen reagiert. In den Printmedien jener

46 Sicherheitsgurte. Furcht vor der Fessel (wie Anm. 32), S. 44.

Jahre erschienen immer wieder Beiträge, in denen Worte wie „Fessel“, „fesseln“ und „Zwangsverordnung“ oder „nützliche Fesseln“ fielen. Mit dem Titelcover „Gefesselt an’s Auto. Anschnall-Pflicht ab Januar“ traf *Der Spiegel* kurz vor dem Jahreswechsel 1975/76 den Nerv der meisten Autofahrer.

Die ab Januar 1976 geltende Anschnallpflicht beinhaltete ein Kuriosum. Es war zwar nun Gesetz sich anzuschnallen, wenn man es aber sein ließ, geschah auch nichts. Der Gesetzgeber hatte nämlich auf Sanktionen verzichtet, die der Verordnung in der Praxis zur Durchsetzung verholfen hätten. Diese „lex imperfecta“ lud natürlich nicht dazu ein, ernst genommen zu werden.⁴⁷ Ein Blick auf die Anschnallquoten genügt, um das zu belegen. Im November 1975 lag die Quote bei 42%, im Januar 1976 stieg sie auf 62% an, um im März auf 55% zu sinken und im Oktober noch einmal um sechs Prozentpunkte abzufallen.⁴⁸ Der erhobene Zeigefinger des Gesetzgebers zeigte nur kurzfristig Wirkung. Weder vernünftige Argumente noch gesetzliche Verordnungen brachten also den gewünschten Effekt.

Worin lagen die Ursachen für diese Immunität? Dieser Frage gingen vor allem Psychologen nach. In einer durch die Bundesanstalt für Straßenwesen angeregten, breit angelegten Studie (1972/73), wollte man dem menschlichen Verhalten und Erleben beim Autofahren auf die Spur kommen und dabei auch das Verhältnis der Autofahrer zum Thema Sicherheit intensiv beleuchten.⁴⁹ Aus den Antworten eines umfangreichen Fragenkataloges arbeiteten die Wissenschaftler interessante Aspekte heraus. Verschiedene Fahrwelten wurden konstruiert, die Persönlichkeitsstruktur, die Ängste oder das Hedonismusstreben der Autofahrer analysiert. Die Wissenschaftler unterschieden zwischen „Auslebensfahrwelten“ und „Sicherheitsfahrwelten“. Zeichneten sich die Autofahrer der ersten Kategorie durch Genussfreude, Spontaneität und Risikobereitschaft – auch in ihrem sonstigen Leben – aus, war für die Autofahrer der anderen Kategorie ein ausgeprägtes Sicherheitsdenken, Realitätssinn und eine Vorsorgementalität beobachtet worden. Unterschiede zwischen den Geschlechtern in den jeweiligen Fahrwelten gab es kaum. Auch soziale Herkunft und Alter dominierten nicht die eine oder die andere Gruppe. Die Forscher werteten außerdem die Argumente für bzw. gegen den Gurt aus. Wie nicht anders zu erwarten, schnallten sich sportliche, risikobereite Autofahrer weniger an und äußerten auch mehr Vorbehalte gegen den Gurt als ängstliche, auf Sicherheit bedachte. Die Experten kamen schließlich zu dem Ergebnis, dass bei den

47 Praxenthaler (wie Anm. 31), S. 197.

48 Holger Volks, Einbau- und Anlegverhalten Sicherheitsgurte. Einfluß von Rechtsnormen und Aufklärungskampagnen über den Sicherheitsgurt auf Informationsstand, Einstellungen und Verhaltensweisen der Pkw-Fahrerpopulation, Ansätze zur Überprüfung der Maßnahmen sowie empirische Überprüfung der Validität alternativer Erhebungsmethoden. Bericht zum Forschungsprojekt 7431 der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, Köln, Dezember 1978 (Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, Bd. 13), Köln 1978, S. 102f.

49 Kroj (wie Anm. 2).

Autofahrern kein Automatismus bezüglich des freiwilligen Anlegens des Gurtes zu erwarten sei. Darum befürworteten sie die von der Bundesregierung bereits in Betracht gezogene Anschnallpflicht.

Die Ergebnisse aus der Befragung dienten auch als Leitfaden für die Erstellung eines Werbekonzepts zur Gurnutzung, das mit einer staatlichen Werbekampagne in Höhe von 13,3 Millionen DM im Jahr 1974 umgesetzt wurde.⁵⁰ Doch, wie die Experten vorausgesagt hatten, die Aufklärungskampagne führte nur zu einer geringen Steigerung der Gurnutzung. So stieg die Anlegequote bei Innerortfahrten zwischen Januar 1974 und August 1975 lediglich um 3%.

Es ist interessant, dass die Anlegequote auf den Autobahnen stets höher war als im Stadtverkehr.⁵¹ Auf den Autobahnen schnallten sich die Passagiere deshalb häufiger an, weil man dort schneller fuhr. Die Autofahrer stellten folglich eine Beziehung zwischen Geschwindigkeit und Unfallrisiko und dem Gurt her, die statistisch so gar nicht existierte. Die irrige Ansicht, dass man im Stadtverkehr ja nicht so schnell fahre, und sich bei einem Crash darum selbst noch abstützen könne, war weit verbreitet. Die Realität sah aber anders aus. Unfälle mit Toten und Verletzten im Stadtverkehr waren häufiger als auf den Landstraßen oder Autobahnen. Mit Geschwindigkeit allein hatte das nicht viel zu tun, sondern auch die Vielfältigkeit der Verkehrssituationen und der Verkehrsteilnehmer waren dafür verantwortlich. Dagegen war das Fahren auf der Autobahn eine eindimensionale und weniger gefährliche Angelegenheit, wenn man auch schneller fuhr.

Das Widerstreben gegen den Gurt resultierte gewiss auch daher, weil ein individuell messbarer Nutzen solange abstrakt bleibt, bis man selbst in einen Unfall verwickelt ist. Man muss sich ja nur einmal selbst fragen, wie viele Unfälle und Unfallfolgen man unmittelbar miterlebt hat. Vermutlich wenige, wenn überhaupt. Der eigene Mangel an Erfahrung erklärt die Leichtsinnigkeit, Ignoranz oder auch abweisende Haltung gegenüber dem propagierten Lebensretter.⁵² Der Gurt wurde zwar nicht anlegt, merkwürdigerweise befürwortete jedoch eine Mehrheit der Autofahrer (1974 mehr als 55%, 1987 sogar 72%) eine Anschnallpflicht. Der Direktor des Max-Planck-Instituts für Psychiatrie beschrieb diese kuriose Situation damals so: Die „Korrelation zwischen Denken und Verhalten ist in vielen Bereichen gleich Null“.⁵³

Das Phlegma saß demnach tief. Experten und Politik standen dem nach wie vor sichtbaren Eigensinn ihrer Zeitgenossen ratlos gegenüber. Man ver-

50 Drucksache Bundestag 879/83, 16.6.1983. Bundestagsprotokoll: Anfragen.

51 Volks (wie Anm. 48).

52 Wann der Begriff Lebensretter erstmals verwandt wurde, ist nicht genau zu ermitteln. Er wird dem Unfallexperten Max Danner zugeschrieben. Er verwendet ihn in seinem Buch *Gurt oder Tod!*, Percha, Kempfenhausen 1983. Der Begriff wird in der *ADAC-Motorwelt* allerdings schon ab 1974 in den Annoncen des Autoherstellers Volvo benutzt, s. *ADAC-Motorwelt* 1974, H. 3, S. 81. Auch das Bundesverkehrsministerium benutzt ihn in Werbekampagnen, s. z.B. *ADAC-Motorwelt* 1975, H. 5, S. 37.

53 Sicherheitsgurte: Furcht vor der Fessel (wie Anm. 32), S. 43.

**„Durch mich kommen
die Babys sicher zur Welt.
Aber nur, wenn ich
sicher zu den Babys komme.“**



Ihre Leidenschaft für das Leben. Viel sind durch Ihre fürsorglichen Hände gegangen. Auf Ihre Fähigkeiten, auf Ihre Hilfe und Ihren Schutz ist Verlass – jeden Tag, heute und morgen.
Sicheren auch Sie Ihre Zukunft noch besser. Sie können nicht verhindern, daß Raue Ihre Vorfahrt nicht achten oder Sie leichtsinnig überholen.
In dieser gefährlichen Situation schützt der Sicherheitsgurt Ihre Gesundheit und Ihr Leben.

Sicherheitsbeweis Nr. 2
Erwehnen der Sicherheitsleistungen
wären gar nicht oder nur leicht veraltet.
Nehmen die Sicherheitsgurte entgegen.

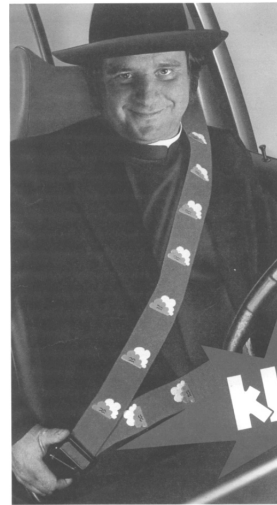
Und jeder zweite tödlich verursachte Unfallfahrer könnte noch leben
Darum vor jeder Fahrt in der Stadt und an der Autobahn: Frei gurten – dann starten
Denn der Sicherheitsgurt ist die beste Lebensversicherung für den Autofahrer, die es heute gibt.
Wohlgeheiß, wenn er angelegt wird und nicht nur am Hals hängt.



klick

**Erst gurten –
dann starten.**

**„Es ist wichtiger,
vielen den Weg in den
Himmel zu zeigen,
als selbst vorauszugehen.“**



Es reicht mit beiden Beinen auf der Erde. Seine Gemeinde schützt das. Denn für ihn gelten Taten, Verantwortung für jede Handlung – jeden Tag, heute und morgen.
Schützen auch Sie Ihre Zukunft noch besser: Vor tödlichen Nebenblenden oder schließenden Autos können Sie nicht sicher sein.
In dieser gefährlichen Situation schützt der Sicherheitsgurt Ihre Gesundheit und Ihr Leben.

Sicherheitsbeweis Nr. 3
Wer ohne Gurt bei 60 km/h mit einem anderen Wagen zusammenstößt,
würde nach einem heftigen Fall aus über 6 m Höhe ohne Schaden überleben können

Das schafft kein Mensch. Darum ist jeder Fahrt in der Stadt und auf der Autobahn: Frei gurten – dann starten. Denn der Sicherheitsgurt ist die beste Lebensversicherung für den Autofahrer, die es heute gibt.
Wohlgeheiß, wenn er angelegt wird und nicht nur am Hals hängt.



klick

**Erst gurten –
dann starten.**

Abb. 2a (links) u. 2b (rechts): „Klick. Erst gurten – dann starten.“ eine Initiative des Deutschen Verkehrssicherheitsrates in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr. Quelle: Abb. 2a: ADAC-Motorwelt 1974, H. 11, S. 2 u. Abb. 2b: ADAC-Motorwelt 1974, H. 12, S. 2.

suchte, hauptsächlich über Werbung, die Passagiere zu neuen Verhaltensweisen zu bewegen. Allein in den Jahren 1974 bis 1977 gab es vier staatlich initiierte Gurtkampagnen, 1982/83 eine weitere. Ihre Slogans lauteten:⁵⁴ „Erst gurten, dann starten“, „Gurte Fahrt“, „Klick. Erst gurten – dann starten“ (vgl. Abb. 2a und b), „Können tragen Gurt“ oder „Oben mit ist besser“. Initialzündungen, die man sich durch diese Kampagnen erhoffte, blieben aus.

Die Autofahrer, die sich mit eigenen Beiträgen in die Debatte einschalteten, taten dies in den ihnen zur Verfügung stehenden Foren der Printmedien. Die Foren glichen oft Kampfarenen, in denen der Gegner verbal niedergedrungen werden sollte. In den Dokumenten, wie Leserbriefen oder Erfahrungsberichten, spiegelt sich, oftmals in einer bizarren Atmosphäre von Heftigkeit und gegenseitigen Beschimpfungen, die Kontroverse der Experten – wenn auch auf einer anderen Ebene – wider. Unterstellungen wie „Mord“, „Polizeischnüffelei“, „Vernunft ein Fremdwort“, „primitives irrationales Freiheitsbedürfnis“ und Zuschreibungen wie „Angsthasen“, „Idioten“, „PS-Diktatoren“, „Spießherren und Pedanten“ charakterisieren die Erregtheit der Beteiligten.⁵⁵

54 Möser (wie Anm. 1), S. 265.

55 Lesermeinungen, in: Der Spiegel, 1975, H. 52, S. 7f.; Sei so gurt (wie Anm. 30), S. 46.

Kein Wunder, dass *Der Spiegel* dafür das Wort „Bürgerkrieg“ verwendete.⁵⁶ Die emotional aufgeladene Atmosphäre ließ sachlichen Argumenten nicht immer genügend Raum und setzte sich manchmal auch bei den Leuten vom Fach fort. Mitte 1982 schlug ein solcher, öffentlich ausgetragener Disput zwischen zwei prominenten Vertretern von Gurtbefürwortern und Gurtgegnern hohe Wellen.⁵⁷ Der anerkannte Unfallforscher Max Danner (er hatte in seinem Buch *Gurt oder Tod!* eindringlich für eine bußgeldbewehrte Gurtanlegepflicht geworben)⁵⁸ titulierte den Verkehrsrichter und Gegner einer Anschnallpflicht Hans Kindermann als „Oberrindviech“. Der Jurist hatte sich nämlich zu der Behauptung hinreißen lassen, die Todesstrafe sei – mit der Anschnallpflicht im Auto – in der Bundesrepublik durch die Hintertür wieder eingeführt worden. Der Richter konterte mit einem Befangenheitsverweis seines Gegenübers. Die verbale Auseinandersetzung erreichte damit innerhalb der Expertenebene einen Höhepunkt. Der Richter relativierte zwar in der Folge seine Aussage von der Todesstrafe, blieb indes weiter der Meinung, das Anschnallen müsse jedem selbst überlassen bleiben, weil es lebensgefährlich sei. Seine Kollegen warfen ihm daraufhin auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag im folgenden Jahr vor, durch seine Ansicht die „gesamte Verkehrsgemeinschaft irritiert“ zu haben. Die Mehrheit der Verkehrsrichter kritisierte sogar ihre eigene Standesvertretung, den Deutschen Richterbund, dem sie ein „gebrochenes Verhältnis zum Verkehrsrecht“ unterstellte, da er gegen die „ärgerlichen Äußerungen“ Kindermanns nicht rechtzeitig interveniert und in so einer wichtigen Angelegenheit kontraproduktiv agiert habe.⁵⁹

Die Politik fuhr unter der Fahne der Parteiräson in der Debatte oftmals einen Schlingerkurs. In den 1980er Jahren wurde schließlich Kritik laut. Der Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages sprach jetzt offen von einer „Stimmungsdemokratie“, da die Volksvertreter sachliche Argumente zwar zur Kenntnis nehmen, aber zunehmend parteipolitisch agieren würden.⁶⁰ Besonders deutlich zeigte sich dieses Phänomen im Herbst 1982. Der Verkehrsminister Hauff (SPD) hatte, nicht zuletzt aufgrund wieder ansteigender Unfall- und Unfallopferzahlen, im Juli 1982 eine Vorlage in den Bundesrat

56 Sicherheitsgurte: Furcht vor der Fessel (wie Anm. 32), S. 41.

57 O.V., „Das ist eine Art Todesurteil“. Interview mit dem Stuttgarter Verkehrsrichter Hans Kindermann über die Anschnallpflicht, in: *Der Spiegel* 1982, H. 35, S. 100f.; o.V., Gurtmuffel, in: *Der Spiegel* 1982, H. 32, S. 158.

58 Vgl. Danner (wie Anm. 52).

59 Vgl. Richard Spiegel, Eröffnungsansprache des Präsidenten des 21. Deutschen Verkehrsgerichtstages, in: 21. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1983. Veröffentlichungen der auf dem 21. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 27. und 28. Januar 1983 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen, Hamburg 1983, S.17-20, hier S. 19.

60 Richard Spiegel, Eröffnungsansprache des Präsidenten des 23. Deutschen Verkehrsgerichtstages, in: 23. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1985. Veröffentlichungen der auf dem 23. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 24. und 25. Januar 1985 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen, Hamburg 1985, S. 15-19, hier S. 16f.

eingebraucht, die ein Bußgeld in einer Höhe von 20 DM für das Nichtanlegen des Gurtes ab dem 1. November vorsah. Diese Vorlage war bereits im November des Vorjahres vom Bundesverkehrsminister mit den zuständigen Ressortchefs der Länder abgesprochen worden.⁶¹ Im Herbst 1982 zerbrach jedoch die sozial-liberale Koalition in Bonn. Der designierte Verkehrsminister Dollinger (CSU) kippte die ungeliebte Vorlage seines Vorgängers (Dezember 1982) und „im Bundesrat siegten die Nicht-Experten“, wie es *Der Spiegel* formulierte.⁶² Parteipolitik und Verschleppungstaktik, vor allem auf Länderebene, waren die Schlagwörter, mit denen die Presse das Ereignis kommentierte. Die größten Widerstände gegen einen Gurtzwang kamen aus den Bundesländern mit überproportional vielen Unfällen mit Todesfolge: Bayern, Rheinland-Pfalz, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. So starben 1981 in Bayern 25,9% der in der Bundesrepublik getöteten Pkw-Insassen, bei einem Bevölkerungsanteil von nur 17,7%.⁶³ Trotz dieser Realitäten erklärte der bayerische Justizminister, dass die Polizei „wahrlich wichtigere Aufgaben“ habe, „als sich mit zusätzlichen Bagatellverfahren herumzuschlagen“. ⁶⁴ Diese Äußerung zeigt einerseits eine gewisse Nachlässigkeit im Umgang mit den Fakten, andererseits ein merkwürdiges Verständnis von Verhältnismäßigkeit. Der Freistaat Bayern drohte nämlich Spaziergängern auf einer Skipiste mit einem Bußgeld bis zu 1.000 DM, aber einem Bußgeld für Autofahrer, die den Gurt nicht anlegten, verweigerte er sich. Zur Verdeutlichung: Im Winter 1981 standen drei tödlichen Skiunfällen 403 Verkehrstote gegenüber.⁶⁵

Der neu in Bonn amtierende Verkehrsminister Dollinger jedenfalls rückte vom Vorhaben seines Vorgängers ab, initiierte eine weitere erfolglose Gurtkampagne in Höhe von ca. 4,3 Millionen DM und zauberte den alten Slogan von der „Selbstverantwortung der Verkehrsteilnehmer“ aus dem Hut.⁶⁶ Diese Selbstverantwortung stellte sich in Zahlen wie folgt dar: 1982 legten nach Ermittlungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) auf Autobahnen 80% der Passagiere einen Gurt an, auf Landstraßen waren es nur noch 60% und im Stadtverkehr griff nicht einmal die Hälfte zum Gurt (vgl. Tabelle 2).⁶⁷ Durchschnittlich trugen ihn also ca. zwei Drittel der Autonutzer. 1983 stieg die Zahl der getöteten Pkw-Insassen auf fast 6.500 an (1981 ca. 6.200 und 1982 ca. 6.000).⁶⁸

61 Kleine Anfrage, Landtag Rheinland-Pfalz, Drucksache 9/2096 vom 25.2.1982.

62 Sei so gurt (wie Anm. 30).

63 Ebd.

64 Zit. nach ebd.

65 Ebd.

66 800.000 Plakate, 7,5 Millionen Gurtaufkleber, 5,5 Millionen Gurtfaltblätter, 1,6 Millionen Exemplare einer Mini-Illustrierten, vgl. Bundestagsprotokoll (wie Anm. 50).

67 www.bast.de, Statistik Gurnutzungsquote [Stand: 22.11.2007].

68 Drucksache Niedersächsischer Landtag, 10/2134, 23.1.1984, kleine Anfrage.

		Autobahn	Landstraße	Innerorts	Querschnitt ²
August	75	68 (1451)	44 (667)	25 (762)	39 (2890)
November	75	70 (4866)	46 (4199)	30 (5304)	42 (14369)
Januar	76	77 (5874)	73 (3953)	45 (1342)	62 (11169)
März	76	79 (6878)	60 (4950)	42 (5049)	55 (16877)
Oktober	76	77 (5147)	54 (4186)	36 (7467)	49 (16800)
März	77	76 (5262)	55 (4270)	36 (7642)	50 (17174)
September	77	74 (5326)	56 (4442)	41 (7833)	52 (17601)
März	78	76 (5394)	58 (4466)	44 (7934)	54 (17794)
September	78	79 (5441)	65 (4599)	49 (8010)	59 (18050)
März	79	85 (5528)	67 (4655)	45 (8199)	59 (18382)
September	79	85 (5497)	67 (4702)	48 (8207)	61 (18406)
März	80	79 (5549)	63 (4739)	42 (8280)	56 (18568)
September	80	80 (5600)	65 (4800)	45 (8395)	58 (18795)
März	81	77 (5600)	61 (4796)	43 (8397)	56 (18793)
September	81	82 (5599)	64 (4800)	46 (8399)	58 (18798)
März	82	83 (5585)	66 (4798)	48 (8399)	60 (18782)
Sept./Okt.	82	84 (5598)	68 (4801)	50 (8404)	63 (18803)
März	83	81 (5608)	67 (4803)	44 (8406)	59 (18817)
Sept./Okt.	83	81 (5600)	65 (4800)	45 (8398)	58 (18798)
März	84	81 (5599)	62 (4800)	47 (8399)	58 (18798)
September	84	97 (5599)	94 (4800)	88 (8399)	92 (18798)
März	85	81 (5345)	93 (4800)	91 (3400)	93 (18545)
September	85	96 (5597)	95 (4796)	91 (8396)	93 (18789)
März	86	97 (5530)	95 (4800)	92 (8394)	94 (18724)
September	86	98 (5600)	96 (4800)	93 (8399)	95 (18799)
März	87	98 (5556)	95 (4801)	92 (8292)	94 (18639)
September	87	98 (5599)	96 (4799)	91 (8176)	94 (18574)
März	88	98 (5494)	97 (4799)	91 (8263)	94 (18556)
September	88	98 (5555)	96 (4801)	92 (8362)	94 (18718)
März	89	98 (5598)	95 (4800)	92 (8144)	94 (18542)

Tab. 2: Gurtanlagequoten von Pkw-Fahrern nach Straßentypen im Zeitvergleich in %¹.

1 Die Prozentzahlen geben die Gurtanlagequoten der Fahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

2 Zur Berechnung der Quoten im Verkehrsquerschnitt aller Straßentypen (gesamter Straßenverkehr) wurden die Werte der einzelnen Straßentypen im Verhältnis Autobahn : Landstraße : Innerortsstraße gleich 1 : 3,65 : 3,44 gewichtet.

Quelle: H. Radscheit, Die Sicherheitsgurtanlagequoten von Pkw-Insassen (Erwachsene und Kinder). Ergebnisse der Erhebung vom März 1989. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1989, S. 2.

Die Versicherungswirtschaft schlug öffentlich Alarm und drohte saftige Prämienerhöhungen an, falls die Bundesregierung nicht endlich die Sanktionierung der Anschnallpflicht einführe. Auch im Bundesrat wurde durch die Bundesländer, so vor allem durch Nordrhein-Westfalen, ein Antrag zur Erhebung von Bußgeld initiiert.⁶⁹ Der Druck erhöhte sich. Am 16. März 1984 kam es zur Entschließung des Bundesrates, ein Verwarngeld in Höhe von 40 DM einzuführen. Der Bundesverkehrsminister und der Bundesrat einigten sich schließlich auf eine sanktionierte Anschnallpflicht – vorerst nur für die Vordersitze. Sie wurde am 1. August 1984 rechtskräftig (StVO § 21a Abs. 1). Am gleichen Tag trat auch die Anschnallpflicht auf den Rücksitzen in Kraft – noch ohne Bußgeld. Im Fond waren die Anschnallquoten noch weit geringer als auf den Vordersitzen, nur durchschnittlich 15% der Insassen legten dort einen Gurt an.⁷⁰ Mit der Anschnallpflicht für die Rückbank begann der letzte, nun mehr aber kaum noch von der Öffentlichkeit begleitete Abschnitt der Kontroverse um den Gurt. Die Diskussion war verhalten und spielte sich vor allem im Rahmen von Fragestunden im Bundestag ab. Nach zwei Jahren wurde schließlich auch die Anlegepflicht auf der Rückbank mit einem Bußgeld sanktioniert. Dass diese Entscheidung bereits nach so kurzer Zeit fiel, resultierte gewiss auch aus der positiven Erfahrung, die mit dem Bußgeld für die Vordersitze erzielt wurde. Die sanktionierte Anschnallpflicht für den Fond wurde am 1. Juli 1986 rechtskräftig.⁷¹ Damit wurde das letzte Kapitel der öffentlichen Debatte um den Sicherheitsgurt und die Anschnallpflicht abgeschlossen. Die Anschnallquoten liegen seit der Sanktionierung stets weit über 90% bei Innerortfahrten und auf den Autobahnen schnallen sich über 98% der Passagiere an.

Resümee

Es dauerte lange, fast 30 Jahre, bis der Sicherheitsgurt in Deutschland – erzwungenermaßen – alltäglich wurde. Das schwarze Band – spottete nicht ganz unbegründet einst ein Journalist – würde von den deutschen Autofahrern wohl erst dann getragen werden, wenn es ein Ordensband wäre.⁷² Obwohl die Vorteile dieses technischen Accessoires sehr früh sehr deutlich sichtbar waren, hatte es der Gurt schwer sich durchzusetzen. Im öffentlichen Diskurs bestimmten heute schwer verständliche Ressentiments und Misstrauen gegen ihn lange die überwiegend ablehnende Haltung. Dagegen kämpften zuerst Sicherheitstechniker und Mediziner in ihren Stellungnahmen, später auch die Juristen in ihren Urteilen an. Auch Interessengruppen wie der ADAC

69 Drucksache Bundesrat 110/84, 8.3.1984, Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen an den Bundesrat zur Einführung eines Verwarngeldes bei Verstoß gegen die Guranlagepflicht.

70 Bundesrat Drucksache 237/86, 16.5.1986, Achte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung.

71 Straßenverkehrs-Ordnung § 49 Abs. 1 Nr. 20a.

72 O.V., Das Ordensband, in: Der Spiegel 1960, H. 4, S. 59.

oder die Versicherungen warben vehement für den Gurt. Dennoch – der individuell nur im Unglücksfall messbare Nutzen des Lebensretters ließ sich schlecht pauschal verkaufen, so kamen die politischen Entscheidungsträger zunächst kaum über eine Strategie von sachter Einflussnahme durch Werbung und weitgehend folgenlose gesetzliche Vorschriften hinaus. Die Betroffenen, die Autofahrer, folgten in ihrer Argumentation psychologischen Verhaltensmustern bis hin zur schlichten Bequemlichkeit, die sie hinderte, den Gurt freiwillig anzulegen. Dabei spielte auch ihre meist mangelnde Kenntnis der tatsächlichen Abläufe bei einem Unfall eine wichtige Rolle. Nur allmählich wandelten sich diese Auffassungen, und man muss es deutlich sagen: Erst der Zwang zur Vernunft führte zur – heute weit verbreiteten – Einsicht, dass der Gurt in hohem Maße Leben und Gesundheit schützt, und dass er als Gegenstand der Alltagstechnik akzeptiert wurde.

Anschrift der Verfasserin: Heike Bergmann, Bayerische Straße 8, 10707 Berlin, E-Mail: bergmann.heike@t-online.de