

Tekst 3

Oben ohne nur am Straßenrand

Der Sicherheitsgurt wird 30 Jahre alt. Zu Anfang massiv angefeindet, ist der Lebensretter Nummer eins längst über alle Zweifel erhaben.



Die Frau mit dem Gurt: Trotz frecher Kampagnen griffen die meisten Autofahrer erst nach der Androhung von Bußgeld zur rettenden Fessel

(1) Der Sicherheitsgurt ist Lebensretter Nummer eins – was sich heute wie eine Binsenweisheit liest, war zu Beginn seiner strammen Karriere alles andere als klar. Denn als vor genau 30 Jahren, am 1. Januar 1976, für den deutschen Autofahrer die Anschnallpflicht eingeführt wurde, schlugen die Wellen so hoch, als stünde der Untergang des automobilen Abendlandes bevor. Von „staatlich verordnetem Selbstmord“ sprachen die Gegner. Horrorszenerien von strangulierten Unfallopfern wurden heraufbeschworen, Autofahrer würden sich – gefesselt im Auto – vor eindringendem Wasser oder lodernden Flammen nicht mehr befreien können, wurde befürchtet.

(2) Die Gurt-Befürworter konterten mit anschaulichen Beschreibungen von entstellten Gesichtern samt Erblindung, gebrochenen Halswirbelsäulen, zerschmetterten Brustkörben und zerrissenen inneren Organen sowie Querschnittslähmungen. Sicherheitskampagnen wurden gestartet, mehr oder weniger berühmte Menschen

präsentierten im Selbstversuch den Nutzen des Gurtes.

(3) Der *Spiegel* widmete dem Thema sogar eine Titelgeschichte und stellte die Frage: „Soll und darf der liberale Staat die Auto-Bürger zum Überleben zwingen?“ Die *Süddeutsche Zeitung* befand, dass „die Einschränkung der persönlichen Freiheit durch Anschnallen dem Kraftfahrer“ zuzumuten sei, „weil er die Allgemeinheit der Kranken- und Unfallversicherten an den Kosten für Operationen und Krankenpflege beteiligt.“

(4) Solche Gedanken hatten die Tüftler in den zwanziger Jahren noch nicht. Damals sollte ein Gurt im Fahrzeug die Insassen davor schützen, während der Fahrt aus den noch wenig ruhig laufenden Autos zu fallen. 8 waren dagegen die Überlegungen des Schweden Nils Bohlin, der sich die Erfindung des Dreipunkt-Sicherheitsgurtes bereits 1959 patentieren ließ. Er erkannte die Notwendigkeit der kontrollierten Rückhaltung der Passagiere durch den Gurt bei der Verzögerung durch einen

- 55 Unfall. Im Gegensatz zu den Wider-
sachern der Gurtpflicht wertete das
Patentamt in München die Idee
Bohlins damals als eine der acht wich-
60 tigsten Erfindungen für die Mensch-
heit.
(5) Heute ist der Nutzen des Gurts
keine Frage mehr. Allerdings war der
Staat zu Anfang offensichtlich selbst
nicht ganz sicher, in wieweit er seine
65 Auto fahrenden Bürger an die Leine
legen konnte. Deshalb wurde die
Pflicht, sich auf den Vordersitzen an-
zugurten, zwar eingeführt, doch: „Eine
Zu widerhandlung gegen diese Vor-
70 schrift wird nicht geahndet“, hieß es
zunächst ergänzend. Es gab also kein
Bußgeld. Das folgte in Höhe von 40
Mark erst am 1. August 1984, zeitgleich
mit der Einführung der Gurtpflicht auf
75 den Rücksitzen. Dümpelte bis dahin
die An schnallquote meist um die 60-
Prozent-Marke, wie die Zahlen der
Bundesanstalt für Straßenwesen
(BASt) zeigen, so schnellte sie von
80 Sommer 1984 an abrupt in die Höhe
und bewegt sich seitdem für Fahrer
und Beifahrer bei etwa 95 Prozent;
Fondpassagiere sind heute zu 90
Prozent angegurtet.
85 **(6)** Die Einführung von Verwarnungs-
geld, heute übrigens 30 Euro, ließ
nicht nur die Kasse klingeln, sondern
widerlegte auch die Bedenken träger
der Einführungsphase. Denn schon
90 innerhalb des ersten Jahres, von
Sommer '84 bis Sommer '85, starben
1400 Menschen weniger bei Auto-
unfällen. „ 10 bestätigte sich, dass
die Gefahr von negativen Auswir-
95 kungen des Gurtes extrem gering ist“,
erinnert sich Klaus Langwieder, der als
Unfallforscher jahrelang den Nutzen
des Gurtes untersuchte. So ist er auch
davon überzeugt, dass bei einer 100-
100 prozentigen An schnallquote, „in
Deutschland jährlich bis zu 600
getötete Pkw-Insassen weniger zu
beklagen“ wären.
(7) In den vergangenen 30 Jahren hat
105 sich der Gurt von einem relativ ein-
fachen Band zu einem komplexen
System entwickelt: Automatisches
Aufrollen, Gurtstraffer, Gurtkraft-
begrenzer und höhenverstellbarer
110 Verankerungspunkt sind heute meist
selbstverständlich. Die Unfallfor-
schung hat aber auch gezeigt, dass die
Schutzfunktion des Dreipunkt-Gurts
allein begrenzt ist. So wird beim Auf-
115 prall mit Tempo 50 der Kopf des
Fahrers trotz Gurt gegen das Lenkrad
geschleudert. Seit gut zehn Jahren
verhindert das der Airbag – gemein-
sam senken sie das Verletzungsrisiko
am Kopf um 40 Prozent. Auch gegen
120 vermeintliche Risiken des Airbags gab
es übrigens Widerstände. Er wird's
überstehen, genau wie der Sicher-
heitsgurt.

Tekst 3 Oben ohne nur am Straßenrand

- 1p 4 Welche Aussage entspricht dem 1. Absatz?
A Der Nutzen des Sicherheitsgurts war anfangs sehr umstritten.
B Die ersten Sicherheitsgurte waren alles andere als sicher.
C Es gibt immer noch Deutsche, die sich der Anschnallpflicht widersetzen.
D In letzter Zeit werden die Proteste gegen die Anschnallpflicht wieder lauter.
- 1p 5 Wie wurde die Diskussion über den Gurt geführt (1. und 2. Absatz)?
A Mit Erfahrungsberichten von Unfallopfern.
B Mit expliziten Darstellungen.
C Mit wenig stichhaltigen Argumenten.
- 1p 6 Was volgens alinea 3 de *Süddeutsche Zeitung* destijds vóór of tegen de verplichting om een gordel te dragen?
Antwoord met 'voor' of 'tegen' en geef aan welk argument zij daarbij aanvoerde.
- 1p 7 Welche Funktion hat der 4. Absatz?
A Er bringt weitere Argumente für den Nutzen des Gurttragens.
B Er informiert über die Entwicklungsgeschichte des Sicherheitsgurtes.
C Er kritisiert die emotionale Ablehnung des Sicherheitsgurts durch Laien.
D Er zeigt, wie wegweisend die ersten Versuche mit dem Sicherheitsgurt waren.
- 1p 8 Welches der folgenden Wörter passt in die Lücke in Zeile 47?
A Experimenteller
B Unkomplizierter
C Zukunftweisender
- “Allerdings ... konnte.” (regel 62-66)
- 1p 9 Uit welk feit concludeert de schrijver dat?
- 1p 10 Welches der folgenden Wörter passt in die Lücke in Zeile 93?
A Außerdem
B Keineswegs
C Trotzdem
D Zumindest
- “die Gefahr von negativen Auswirkungen des Gurtes” (regel 94-95)
- 1p 11 In welke regel(s) eerder in de tekst was daarvan al sprake?
Schrijf het regelnummer / de regelnummers op.
- 1p 12 Welche Aussage(n) stimmt/stimmen mit dem letzten Absatz überein?
1 Der Airbag wird den Sicherheitsgurt auf die Dauer überflüssig machen.
2 Neben Sicherheitsgurt und Airbag werden gewiss noch weitere Sicherheitseinrichtungen entwickelt werden.
A Keine von beiden.
B Nur 1.
C Nur 2.
D Beide.