

**Referendum gegen das Gurtentragobligatorium**

## **Referentenführer**

**zur Eidg. Volksabstimmung vom 30. November 1980**

**Schweizerisches Aktionskomitee für das  
Tragen der Sicherheitsgurten**

Geschäftsstelle: Postfach 2273, 3001 Bern, Telefon 031/254414

---





## Inhalt

1. Ausgangslage	1
1.1. Vorgeschichte	1
1.2. Referendum	2
1.3. Die Aktionskomitees	4
2. Gurtentragquoten in der Schweiz	6
2.1. Ausrüstungsgrad	6
2.2. Tragquote seit 1965	6
3. Auswirkung von Sicherheitsgurten	10
3.1. Schutzwirkung	10
3.2. Auswirkung des Gurtentragobligatoriums	12
4. Die Notwendigkeit des Gurtentragobligatoriums	16
4.1. ...aus statistischer Sicht	16
4.2. ...aus psychologischer Sicht	16
4.3. ...aus rechtlicher Sicht	17
4.4. ...aus volkswirtschaftlicher Sicht	18
4.5. ...aus technischer Sicht	18
5. Erfahrungen im Ausland	20
6. Die Einstellung zum Gurtentragobligatorium	23
6.1. Organisationen	23
6.2. Oeffentlichkeit	23
7. Antworten auf Argumente der Gegner	25
7.1. Sicherheitsgurten innerorts und auf Bergstrassen	25
7.2. Ist der Sicherheitsgurt gefährlich?	26
7.3. Der Sicherheitsgurt und die Kopfstützen	28
7.4. Der Sicherheitsgurt und das Recht auf persönliche Freiheit	28
7.5. Die Haftpflicht des Staates bei Verletzungen durch den Sicherheitsgurt	30
7.6. Entsteht durch das Gurtentragobligatorium ein "Graben" zwischen Deutsch- und Westschweiz?	30
7.7. Ist der Sicherheitsgurt unbequem?	31
7.8. Führt der Sicherheitsgurt zu einem risikofreudigeren Fahrstil?	31
7.9. Sind die "Experten" einig?	31

8. Versicherungsfragen	33
8.1. SUVA	33
8.2. Private Unfallversicherung	33
8.3. Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung	33
8.4. Spezielle Versicherung	33
8.5. Versicherungsprämien	33
9. Volksabstimmung	34
10. Zusammenfassung - Schlussfolgerungen	35
Quellen	37
Weitere Dokumentationen über Sicherheitsgurten	38

22.9.80  
Hu/bp



## 1. Ausgangslage

### 1.1. Vorgeschichte

1960 wurde die Schweiz. Kommission für Auto-Sicherheitsgurten (SKASG) gegründet. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern des Bundesamtes für Polizeiwesen, des Bundesamtes für Transporttruppen, der Automobilabteilung GD PTT, der Eidg. Materialprüfungsanstalt (EMPA), der Ingenieurschule Biel, des Gerichtlich-medizinischen Instituts der Universität Zürich, des Automobil-Clubs der Schweiz (ACS), des Schweiz. Nutzfahrzeugverbandes (ASTAG; früher ASPA) des Schweiz. Rad- und Motorfahrer-Bundes (SRB), des Touring-Clubs der Schweiz (TCS), der Automobil-Revue sowie der Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), welche das Sekretariat führt. 1961 erarbeitete die SKASG Mindestanforderungen für Sicherheitsgurten, 1970 wurde die Typenprüfung eingeführt. Bis dahin stieg der Ausrüstungsgrad auf 42 Prozent; 24 Prozent der eingebauten Gurten wurden getragen.

1971 wurde der Einbau von Sicherheitsgurten auf den Vordersitzen von Personenwagen, Lieferwagen und Kleinbussen vorgeschrieben. Auf den 1. Januar 1976 erliess der Bundesrat das Gurtentrag-obligatorium auf dem Verordnungsweg.

Mit Entscheid vom 2. September 1977 hat der Kassationshof des Bundesgerichts eine Beschwerde eines Automobilisten gegen eine Busse wegen Nichttragens der Sicherheitsgurten gutgeheissen. Gemäss dem Entscheid des Bundesgerichts gibt Art. 57 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) dem Bundesrat keine Kompetenz, die Gurtentragpflicht auf dem Verordnungswege einzuführen. Hiezu bedürfe es vielmehr einer besonderen gesetzlichen Grundlage. Mit Urteil vom 5. Oktober 1977 hat die Staatsrechtliche Kammer des Bundesgerichts eine staatsrechtliche Beschwerde eines anderen Automobilisten gutgeheissen. Sie nahm unter Hinweis auf das Urteil des Kassationshofes an, dass die Gurtentragpflicht der gesetzlichen Grundlage ermangle und diese schon aus diesem Grunde verfassungswidrig sei. Ob es sich bei der Gurtentragpflicht um einen schweren Eingriff in die persönliche Freiheit

handle und ob die übrigen Anforderungen an die Verfassungsmässigkeit gegeben seien oder ob die Gurtentragpflicht die Rechtsgleichheit verletze, hat die Staatsrechtliche Kammer nicht geprüft.

Aufgrund dieser beiden Entscheide wurde das Tragobligatorium faktisch ausser Kraft gesetzt.

Nationalrat Auer (FDP, BL) verlangte in einer Motion die Wiedereinführung des Tragobligatoriums. Anfang 1979 schlug der Bundesrat eine entsprechende Revision von Art. 57 SVG vor. Im September 1979 stimmte der Nationalrat mit 118:29 Stimmen gegenüber dem Streichungsantrag der revidierten Fassung von Art. 57, Abs. 5 SVG zu. Die Schlussabstimmungen ergaben 108:32 Stimmen im Nationalrat und 30:5 Stimmen im Ständerat für die Schaffung der gesetzlichen Grundlage zur Einführung der Gurtenbenutzungspflicht.

Art. 57, Abs. 5 SVG lautet somit:

"Der Bundesrat kann vorschreiben, dass

- a) Insassen von Motorwagen Rückhaltevorrichtungen (Sicherheitgurten und dergleichen) benützen;
- b) Führer und Mitfahrer von Zweirädern mit motorischem Antrieb Schutzhelme tragen."

### 1.2. Das Referendum

Der Gesetzestext unterliegt dem fakultativen Referendum. Die Referendumsfrist dauerte vom 1. April bis 30. Juni 1980. Das Referendum wurde durch das "Comité référendaire contre le port obligatoire de la ceinture de sécurité" ergriffen. Das Komitee war schon im Herbst 1979 gegründet worden.

- Präsident: Jean Gay, Sion; Fürsprecher (und ehemaliger Autorennfahrer)
- Zentralsekretär: Jean-Pierre Favre, Sion; Weinhändler



Folgende Organisationen standen in erster Linie hinter dem Referendum:

- Schweiz. Verband der Organisationen gegen technokratischen Missbrauch, Sektion Wallis
- Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr (ASV), Regensdorf
- Einige ACS- und TCS-Sektionen der Westschweiz und des Tessins.

Die Vorbereitungen für das Referendum wurden schon im Herbst 1979, unter anderem mit einer vollamtlichen Sekretärin, an die Hand genommen.

Am 30. Juni reichte das Referendumskomitee der Bundeskanzlei 92'112 Unterschriften ein, von denen 90'070 gültig waren. Die 90'070 gültigen Unterschriften setzen sich nach Herkunft wie folgt zusammen (BUNDESBLETT vom 12. August 1980, Seite 1303):

20'799	VS	entspricht	ca.	15 %	der Stimmberechtigten		
20'953	VD	"	"	7 %	"	"	"
16'458	TI	"	"	11 %	"	"	"
12'201	GE	"	"	7 %	"	"	"
7'837	NE	"	"	8 %	"	"	"
4'154	FR	"	"	4 %	"	"	"

7'668 übrige 19 Kantone (keine Unterschriften aus dem Kanton AI).

Nach J.-P. Favre (Tages-Anzeiger vom 3. Januar 1980) hatte das Referendumskomitee mit 200'000 bis 300'000 Unterschriften gerechnet, zumal 1977 für die Petition gegen das Gurtentragen bereits 96'000 Unterschriften zusammengekommen waren.

Ziel des Referendumskomitees ist es, das Gurtentragobligatorium zu verhindern. Die Nützlichkeit der Gurten wird dabei vom Grossteil der Gegner der Benützungspflicht prinzipiell nicht bestritten. In der Diskussion um die Gesetzesvorlage wird allerdings häufig auf scheinbare Probleme des Gurtentragens hingewiesen. Die starke Reduktion der Tragquote von Sicherheitsgurten seit der faktischen Aufhebung der Anlegepflicht sowie der parallel dazu festgestellte Anstieg bei

den getöteten und verletzten PW-Insassen beweist jedoch die Notwendigkeit und Nützlichkeit des Gurtentragobligatoriums (vgl. Abb. 3). Wie schon im ersten Anlauf, erwuchs gegenüber der Gurtenbenutzungspflicht vornehmlich aus der französisch- und italienischsprechenden Schweiz Opposition. Die wesentliche Argumentation stützt sich besonders auf den Aspekt der "persönlichen Freiheit", zum Teil auch auf die negative Auswirkung der Gurten in bestimmten (äusserst seltenen) Unfallsituationen.

### 1.3. Die Aktionskomitees

Die Befürworter der Gurtenbenutzungspflicht haben am 30. Juni das Schweiz. Aktionskomitee für das Tragen der Sicherheitsgurten gegründet (Geschäftsstelle bei der BfU, Postfach 2273, 3001 Bern). Präsident ist Nationalrat Dr. Konrad Basler (SVP, ZH), Präsident der vorberatenden Nationalratskommission. Dem Aktionskomitee gehören Vertreter der vier Bundesratsparteien an (CVP, FDP, SPS, SVP) sowie des TCS, der BfU und weiteren Verbänden und Fachgremien. Das Patronatskomitee setzt sich wie folgt zusammen:

- Präsident: Dr. K. Basler (NR, SVP, ZH)
- Vizepräsidenten: A. Dürr (NR, CVP, SG)
  - J. Wilhelm (NR, CVP, JU)
  - Dr. M. Affolter (SR, FDP, SO)
  - Dr. L. Spreng (NR, FDP, FR)
  - Dr. F. Rubi (NR, SPS, BE)
  - F. Morel (NR, SPS, FR)

Im weiteren sind dem Komitee rund 100 eidgenössische Parlamentarier sowie über 20 Persönlichkeiten aus kantonalen Regierungen, Medizin und Verkehr beigetreten.

Die Gegner haben sich anfangs Juni unter dem Präsidium von NR P. de Chastonay (CVP, VS) in einem Aktionskomitee konstituiert. Es gehören ihm ca. 25 eidgenössische Parlamentarier an sowie einige Regierungsräte, ferner Vertreter von Organisationen, wie zum Beispiel die Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr (ASV) und



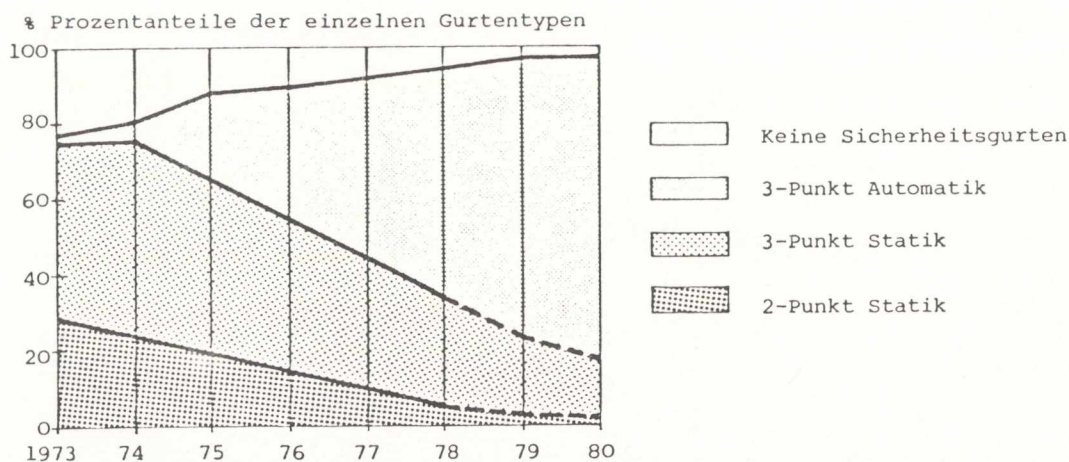
Private, darunter der Formel I - Pilot Clay Regazzoni. Die im gegnerischen Aktionskomitee vereinigten Personen stammen zum allergrössten Teil aus der Westschweiz und dem Tessin. Lokale Unterstützungskomitees gibt es in den Kantonen FR, JU, GE, TI, VD, VS, ZH.

## 2. Gurtentragquoten in der Schweiz

### 2.1. Ausrüstungsgrad

Im Mai 1980 waren 98 Prozent der erfassten Personenwagen mit CH-Kennzeichen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet (Abb. 1).

**Abbildung 1:** Ausrüstungsgrad von Sicherheitsgurten in der Schweiz seit 1973



### 2.2. Tragquote seit 1965

Die BfU führt seit 1965 in allen Landesgegenden der Schweiz systematisch repräsentative Zählungen der Gurtentragquote durch. Untersucht man deren Verlauf vor Einführung der Gurtenbenutzungspflicht sowie während und nach dem Obligatorium bis 1980, ergibt sich das in Abbildung 2 und Tabelle 1 dargestellte Bild.

**Abbildung 2:** Prozentsatz der angegurteten Lenker von Personenwagen, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, 1965-1980 (BfU, 1980)

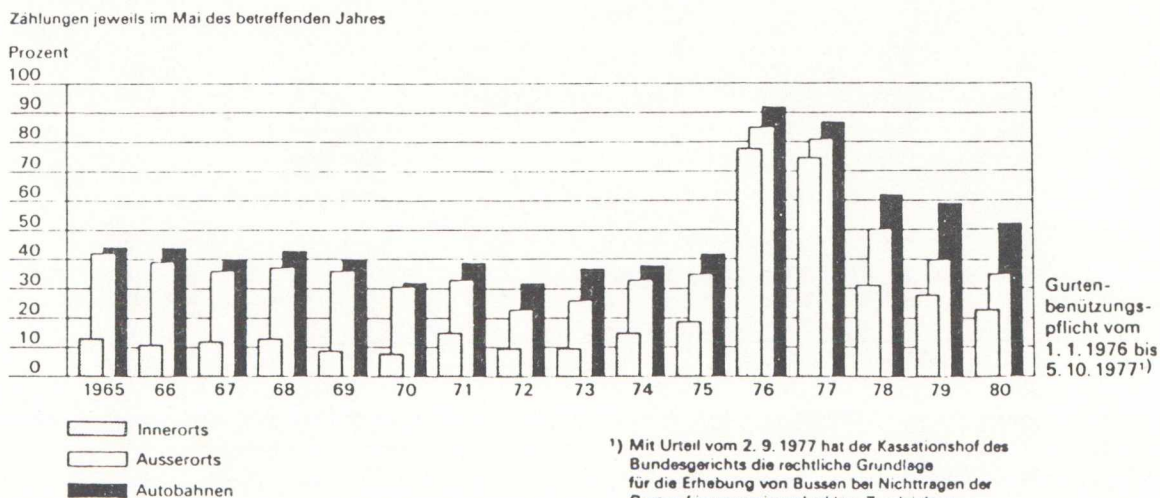




Tabelle 1: Prozentsatz der angegurten Lenker von Personenwagen, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, 1975 bis 1980; Zählungen jeweils im Mai des betreffenden Jahres (Total der jährlich erfassten Personenwagen mit CH-Kennzeichen: mindestens 25'000 = 100 Prozent); Erhebungen der BfU

Ortslage und Region	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<u>Autobahn:</u>						
Deutschschweiz	40	94	93	67	64	59
Westschweiz	49	87	75	49	48	33
Tessin	-	-	72	42	44	40
SCHWEIZ * Autobahn	42	92	88	62	59	52
<u>Ausserorts:</u>						
Deutschschweiz	36	90	89	57	45	40
Westschweiz	29	84	67	37	28	24
Tessin	-	70	31	11	11	12
SCHWEIZ * Ausserorts	35	85	81	50	40	35
<u>Innerorts:</u>						
Deutschschweiz	24	89	86	39	35	28
Westschweiz	11	70	45	10	9	7
Tessin	-	63	37	5	10	11
SCHWEIZ * Innerorts	19	78	75	31	28	23

\* Mit Personenwagenbestand der Region gewogenes Mittel

Es zeigt sich ganz deutlich:

- a) Durch die Einführung des Gurtentragobligatoriums hat sich die Zahl der Gurtenbenützer mehr als verdoppelt. Die Vorschrift wurde insgesamt gut eingehalten.
- b) Die Tragquote kann (wie übrigens auch im Ausland) nur durch ein Obligatorium (siehe Jahre 1976/77) auf über 80 Prozent gehoben werden. Trotz intensiver Werbung seit 1960 für das Anlegen der Sicherheitsgurten gelang es nicht, bescheidene Tragquoten von durchschnittlich 30-40 Prozent zu überschreiten (vgl. 1975).
- c) Es bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Tragquoten auf den verschiedenen Strassenkategorien. Obwohl der Sicherheitsgurt innerorts relativ am meisten Schutzwirkung bietet, wird er dort weniger getragen.
- d) Es bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Tragquoten in den Regionen. Westschweizer und Tessiner gurten sich weniger an als Deutschschweizer.
- e) Schon während des Obligatoriums wurde die Frage nach der Rechtsgrundlage der entsprechenden Verordnung diskutiert. Im Juli 1977 sind 96'000 Unterschriften gegen die Gurtenbenützungspflicht eingereicht worden, im Herbst setzten zwei Bundesgerichtsentscheide die Gurtentragpflicht faktisch ausser Kraft. Die Wurzeln dieses Trends widerspiegeln sich bereits in den Tragquoten vom Mai 1977 (siehe Tab. 2).

Tabelle 2: Tragquoten von Sicherheitsgurten 1976/77

R e g i o n	1976		1977	
	1. Halb- jahr	2. Halb- jahr	1. Halb- jahr	2. Halb- jahr
deutsche Schweiz	91	91	89	69
welsche Schweiz	80	68	62	37



Aus Tabelle 2 ist ersichtlich, dass der Widerstand gegen das Obligatorium in der welschen Schweiz schon im 2. Halbjahr 1976 eingesetzt hat, in der deutschen Schweiz dagegen erst nach den Bundesgerichtsentscheiden im Herbst 1977. Die Veränderung in den Tragquoten widerspiegelt sich auch in den Unfallzahlen. Die Entwicklung der Zahl verletzter Autoinsassen ist im 2. Halbjahr 1976 für die welsche und deutschsprachige Region gegenläufig. In der deutschen Schweiz sind im 2. Halbjahr 1976 signifikant weniger, in der welschen Schweiz signifikant mehr Autoinsassen verletzt worden, als dies gemäss dem gesamtschweizerischen Durchschnitt nach zu erwarten gewesen wäre.

### 3. Auswirkung von Sicherheitsgurten

#### 3.1. Schutzwirkung

Von 100 an Unfällen beteiligten Lenkern von Personenwagen werden

<u>ohne</u> Sicherheitsgurten	<u>mit</u> Sicherheitsgurten
84 nicht verletzt	93 nicht verletzt
8 leicht verletzt	4 leicht verletzt
7 schwer verletzt	3 schwer verletzt
1 getötet	(0,2) getötet

Das heisst: Durch Tragen von Sicherheitsgurten ist die Gefahr, bei einem Unfall

- verletzt zu werden, nur halb
- getötet zu werden, nur ein Fünftel

so gross als ohne Gurten (BUNDESAMT FUER STATISTIK, 1976).

Besonders wirkungsvoll sind sie innerorts, wo sie heute am wenigsten getragen werden. In diesem Bereich bietet der Sicherheitsgurt aber fast vollständigen Schutz vor Verletzungen. Die Meinung, zum Beispiel bei "Tempo 40" könne ein Aufprall mit den Armen abgefangen werden, ist irrig, weil bei dieser Geschwindigkeit bereits 2'000 Kilo auf die Arme wirken. Bei einem Aufprall besteht für Lenker und Mitfahrer schon ab 30 km/h Todesgefahr, wenn sie nicht angegurtet sind. Die Schutzwirkung des Gurtes ist in neueren Fahrzeugen mit Knautschzonen optimal. Für unangegurtete Lenker ist deren Wirkung praktisch null und der hohe konstruktive Aufwand zur Erhöhung der Sicherheit fast sinnlos.

Die Schutzwirkung richtig angelegter Sicherheitsgurten ist von Fachleuten allgemein anerkannt. Vereinzelt Gegenargumente sind nicht wissenschaftlich begründet und darum unhaltbar. WALZ (1972) kommt zum Schluss, dass sowohl 2- als auch 3-Punktgurten bei Frontalkollisionen (welche 53 Prozent aller Verletzungen verursachen) die meisten Kopfverletzungen verhindern konnten, während bei nicht angeschnallten Autoinsassen der Kopf mit 40 Prozent aller Verletzungen am stärksten betroffen war. Er weist darauf hin, dass Frontalkollisionen und Hinausgeschleudertwerden die gefährlichsten Unfallsituationen sind (70 Prozent aller Schwer-



verletzten und 62 Prozent aller Toten), und dass gerade bei diesen beiden Unfallarten 3-Punktsicherheitsgurten das beste und billigste Mittel zur wirksamen Verhinderung von schweren und tödlichen Verletzungen darstellen.

Auch HELL (1977) kommt beim Vergleich seiner beiden "prospektiven Einjahresstudien über Autounfälle innerorts" zu ähnlichen Ergebnissen. Er weist nach, dass Sicherheitsgurten bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h praktisch hundertprozentigen Schutz vor schweren und tödlichen Verletzungen bieten, denn von den verunfallten Autoinsassen wurde keiner, der Sicherheitsgurten umgelegt hatte, schwer oder tödlich verletzt.

Die Frage, ob sich Sicherheitsgurten bei ganz speziellen Unfallsituationen ungünstig auf die Folgen auswirken können, wurde im In- und Ausland eingehend geprüft. Dabei stellte sich heraus, dass praktisch keine Fälle bekannt sind, bei denen angenommen werden muss, dass der Verunfallte ohne Gurten weniger schwer bzw. mit Gurten schwerer verletzt worden wäre.

Das EJPD hat eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe für Unfallmechanik des Gerichtlich-medizinischen Instituts der Universität und das Institut für biomedizinische Technik der ETH und Universität Zürich mit einer wissenschaftlichen Untersuchung dieses Problems beauftragt. Abgeklärt wurde, ob und unter welchen Umständen Sicherheitsgurten zu Verletzungen führen können und welche Massnahmen allenfalls dagegen ergriffen werden müssten. Zu diesem Zweck sind ein Jahr lang (1976) Unfälle, bei denen angegurtete Autoinsassen schwer verletzt oder getötet wurden, näher untersucht worden (EJPD, 1977). Die Studie erfasste 410 Personen, von denen 257 verletzt und 153 getötet worden sind. Die Analysen haben ergeben, dass bei 5 Personen die Unfallfolgen ohne Sicherheitsgurten wahrscheinlich weniger schwerwiegend gewesen wären. Bei diesen 5 Fällen handelte es sich um Unfallsituationen, die in Zukunft aufgrund der technischen Verbesserungen (keine 2-Punktgurten mehr, besserer Brandschutz) praktisch nicht mehr auftreten dürften. Umgerechnet auf alle 1976 verunfallten angegurteten Personen beträgt das Risiko, bei einem Verkehrsunfall durch die Sicherheitsgurten schwerere Verletzungen



davonzutragen als ohne Gurten, weniger als 0,65 Prozent. Als Gründe für Verletzungen oder Tod der übrigen Verunfallten werden im Bericht unter anderem genannt: falsches oder zu lockeres Tragen der Gurten; hohe Geschwindigkeit und ungünstiger Aufprallwinkel; trotz Gurten aus dem Auto geschleudert worden (2-Punktgurten bzw. gerissene 3-Punktgurten); zusätzliche Belastung der Gurten und Vordersitzpassagiere durch nicht gesicherte Mitfahrer auf den Rücksitzen und technische Mängel am Gurtensystem. Um die Schutzwirkung der Gurten zu verbessern und die Unfallfolgen weiter zu lindern, wird im Bericht empfohlen: strafferes Tragen der Gurten, richtige Anordnung der Gurtenverankerung, regelmässige Ueberprüfung des Gurtensystems, Entschärfung des Fahrzeuginnenraums (gepolstertes Lenkrad, Armaturenbrett usw.), sichern der Rücksitzpassagiere und Einhalten der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

### 3.2. Auswirkung des Gurtentragobligatoriums

Während die Gurtenbenützungquote seit der faktischen Aufhebung des Gurtentragobligatoriums immer mehr zurückgeht, steigt die Zahl der schwerverletzten und getöteten Personenwageninsassen stark an (Tab. 3 und 4). Abbildung 3 verdeutlicht diesen Zusammenhang anhand der für die gesamte Schweiz gemittelten Gurtentragquote und der getöteten Insassen von Personenwagen.

Die These, wonach sich Autofahrer durch das obligatorische Tragen von Sicherheitsgurten gegenüber Fussgängern sowie Velo- und Mofafahrern unvorsichtiger verhalten, kann anhand Tabelle 5 widerlegt werden. Ein Vergleich der Zahl der Verletzten und Getöteten vor, während und nach der Tragpflicht führt zu folgenden Ergebnissen:

- Abnahme der Zahl verletzter und getöteter Autoinsassen im Vergleich 1974/75 zu 1976/77: 7 Prozent (Unterschied statistisch signifikant)
- Zunahme der Zahl der verletzten und getöteten Autoinsassen im Vergleich 1976/77 zu 1978/79 um 16 Prozent (Unterschied statistisch signifikant)

**Tabelle 3:** Getötete und verletzte Insassen von Personenwagen und Gurtentragquote seit 1973

Jahr	Tragquote CH <sup>1</sup>		Getötete PW-Insassen		Verletzte PW-Insassen	
	Mai	Sept.	abs.	Index	abs.	Index
1973			561	100	15'790	100
74	28		515	92	15'052	95
75	31	46	508	91	14'330	91
76	84	83	443	79	12'716	81
77	81	60	528	94	14'716	93
78	47	46	515	92	16'050	102
79	41	38	569	101	15'876	101
80	35		(268 <sup>2</sup> )	(106)	—	—

1) Gewichtet nach Fahrleistung

2) erstes Halbjahr (gegenüber 1. Halbjahr 1979 +4,3%)

**Tabelle 4:** Verunfallte Insassen von Personenwagen und Gurtentragquote während des Obligatoriums (1976 und 1977)

Region	Zeitperiode	Tragquote	Verunfallte PW-Insassen	Differenz in %
Deutsche Schweiz	1. Halbjahr 1976	91	3796	+ 9%
	1. Halbjahr 1977	89	4143	
	2. Halbjahr 1976	91	4122	+ 22%
	2. Halbjahr 1977	69	5043	
Welsche Schweiz	1. Halbjahr 1976	80	1972	+ 17%
	1. Halbjahr 1977	62	2318	
	2. Halbjahr 1976	68	2435	+ 16%
	2. Halbjahr 1977	37	2829	



Tabelle 5: Verletzte und getötete Personen vor, während und nach der Gurtentragpflicht

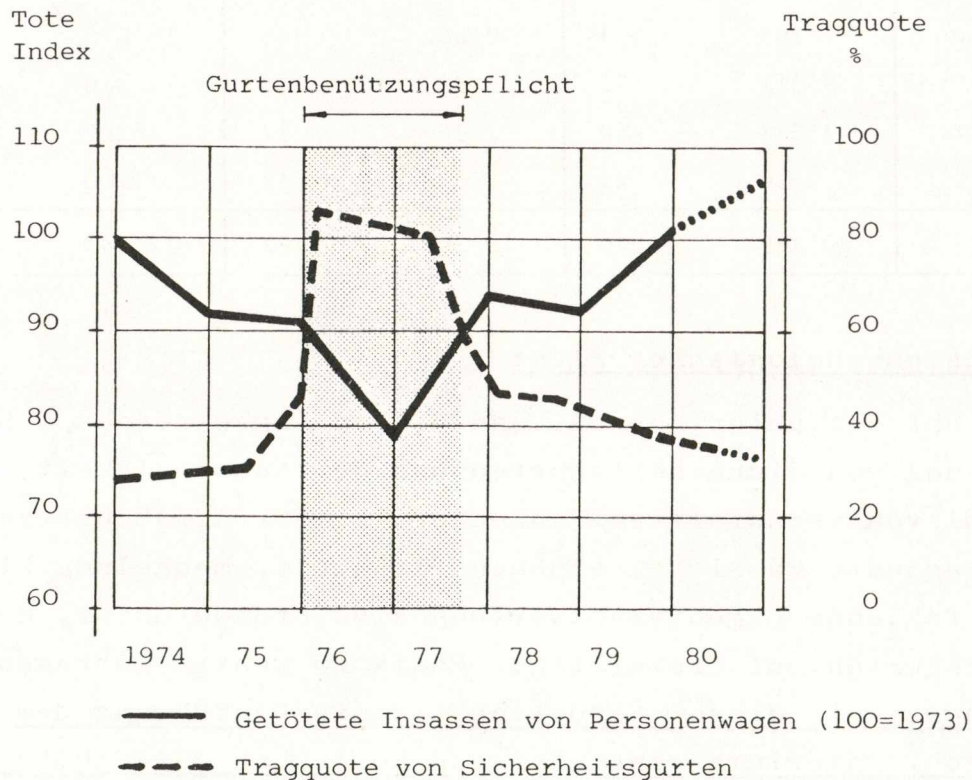
	Z e i t p e r i o d e n		
	vorher (1974/75)	während (1976/77)*	nachher (1978/79)
	verletzt + getötet	verletzt + getötet	verletzt + getötet
Autoinsassen	30'405	28'403	33'010
	- 6,6 %	+ 16,2 %	
bei Kollisionen mit Personenwagen beteiligte:			
Fussgänger	7'485	6'544	6'106
	- 12,6 %	- 6,7 %	
Velo- und Mofa- fahrer	9'135	9'736	9'915
	+ 6,6 %	+ 1,8 %	

\* Bundesgerichtsentscheide: Herbst 1977

- Abnahme der Zahl verletzter und getöteter Fussgänger bei Kollisionen mit Personenwagen, 1974/75 zu 1976/77 um 12,6 Prozent (also keine Zunahme!) und 1976/77 zu 1978/79 um 6,7 Prozent (Unterschiede statistisch signifikant)
- Zunahme der Zahl verletzter und getöteter Velo- und Mofafahrer bei Kollisionen mit Personenwagen, 1974/75 - 1976/77 um 6,6 Prozent aber auch 1976/77 - 1978/79 um 1,8 Prozent (Unterschiede statistisch signifikant).

Die Annahme, dass mit Einführung des Gurtentragobligatoriums die Zahl der verunfallten Fussgänger, Velo- und Mofafahrer steigen würde, ist aufgrund der schweizerischen Unfallstatistik nicht zutreffend.

Abbildung 3: Getötete Insassen von Personenwagen und Tragquote von Sicherheitsgurten



Juli 1977: Einreichung von 96'000 Unterschriften gegen die Gurtenbenutzungspflicht.

Herbst 1977: Bundesgerichtsentscheide, welche die Gurten-tragpflicht praktisch ausser Kraft setzen.



#### 4. Die Notwendigkeit des Gurtentragobligatoriums...

##### 4.1. ...aus statistischer Sicht

Jährlich werden in der Schweiz über 1'250 Personen im Strassenverkehr getötet und über 30'000 verletzt, davon über die Hälfte PW-Insassen (Tab. 6). Nach Untersuchungen der BfU könnte die Zahl der getöteten PW-Insassen durch die Gurtentragpflicht jährlich um ca. 100, diejenige der Verletzten um ca. 2'500 Personen vermindert werden (vgl. auch Kap. 3.2).

Tabelle 6: Verletzte und getötete Personen im Strassenverkehr 1979 (BUNDESAMT FUER STATISTIK, 1980)

Beteiligte	Innerorts		Ausserorts		Total	
	Verletzte	Getötete	Verletzte	Getötete	Verletzte	Getötete
- PW-Insassen	7'295	121	8'580	448	15'875	569
- Zweiradfahrer	8'611	150	2'607	164	11'218	314
- Fussgänger	3'873	254	369	67	4'242	321
- übrige	456	21	649	43	1'105	64
Total	20'235	546	12'205	722	32'440	1'268

##### 4.2. ...aus psychologischer Sicht

In Anbetracht der unter Kap. 3. und 4.1. nachgewiesenen hohen Schutzwirkung von Sicherheitsgurten und der Notwendigkeit, die grosse Zahl von verunfallten PW-Lenkern weiter herabzusetzen, ist die Tragquote massiv zu erhöhen. Trägheit, mangelnde Einsicht und fehlende Eigenverantwortung sind Gründe dafür, dass Sicherheitsgurten auf freiwilliger Basis zu wenig getragen werden. Angesichts dieser Situation ist die Einführung des Gurtentragobligatoriums eine ethische Forderung zum Schutz des Lebens!

In einer Reihe von Untersuchungen über Unfallverhütungsaktionen sowie aus ausländischen Erfahrungen wird deutlich, dass die Beachtung von Empfehlungen betreffend Unfallverhütung nur von einem relativ geringen Prozentsatz der Verkehrsteilnehmer bis

zur Konsequenz mit entsprechender Verhaltensänderung führt. Die in Abb. 2 dargestellte Tragquote belegt diese Tatsache erneut. Aus verkehrspsychologischer Sicht wird daher geraten, wichtige Massnahmen nach Möglichkeit obligatorisch zu erklären. Dass dies im Falle der Gurtenbenutzungspflicht legitim ist, beweisen Meinungsfragen, die von der BfU durchgeführt worden sind. Daraus geht hervor, dass die Mehrheit der auf Parkplätzen befragten Lenker, welche ohne angelegten Gurt ankamen, zwar verschiedene Entschuldigungen dafür vorbrachten (vgl. Kap. 6.2.), allerdings betonten, dass sie durchaus bereit wären, den Sicherheitsgurt zu tragen, wenn dies obligatorisch erklärt würde. Diese Antwort wurde auch in der Westschweiz und im Tessin abgegeben! Psychologisch gesehen, ist das Obligatorium ein leichter aber notwendiger Druck, der dem Verkehrsteilnehmer die Entscheidung erleichtert, eine Schutzmassnahme zu verwenden, welcher er im Grunde genommen positiv gegenübersteht.

#### 4.3. ...aus rechtlicher Sicht

Die unter Kap. 3 erwähnten Vorteile des Gurtentragobligatoriums beziehen sich primär auf eine Benutzungspflicht mit strafrechtlicher Sanktion. Verschiedene Länder (vgl. Kap. 5.) haben die Anlegepflicht zwar eingeführt, doch ohne strafrechtliche Sanktion. Diese Massnahme ist nur geringfügig wirksamer als kein Obligatorium und deutlich wirkungsloser als ein Obligatorium mit strafrechtlicher Sanktion.

In strafrechtlicher Hinsicht wirkt sich ein Unfall mit Kopfverletzungen oder tödlichem Ausgang der Mitbeteiligten für den Schuldigen schwerwiegend aus. Es kann ihm nicht gleichgültig sein, ob er wegen fahrlässiger Tötung oder Körperverletzung oder nur wegen Verletzung von Verkehrsregeln mit Sachschaden bestraft wird (grosse Unterschiede im Strafmass). Aus diesem Grunde sollte jeder Fahrzeuglenker ein persönliches Interesse am besseren Schutz seines Beifahrers oder allfälligen Kollisionspartners haben.

Auch aus haftpflichtrechtlicher Sicht kann das Tragen von Sicherheitsgurten Auswirkungen haben. Die Schadenersatzpflicht



könnte vom Richter wegen Mitverschulden des nicht angegurteten Geschädigten herabgesetzt werden. Aufgrund von Art. 98 des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes (KUVG) hat das Eidg. Versicherungsgericht die Praxis der SUVA bestätigt, wonach die Versicherungsleistungen wegen grober Fahrlässigkeit gekürzt werden können (in der Regel 10 Prozent), wenn ein Fahrzeuglenker bei einem Unfall die Sicherheitsgurten nicht getragen hat und wenn durch das Tragen der Gurten der Schaden hätte verhindert oder gemildert werden können. Im Einzelfall kann diese Kürzung indessen Zehntausende von Franken ausmachen.

In rechtlicher Hinsicht bietet das Gurtentragobligatorium nur Vorteile.

#### 4.4. ...aus volkswirtschaftlicher Sicht

Nach der Studie einer interdisziplinären Arbeitsgruppe über die Reduktion unfallbedingter Kosten durch Verwendung von Sicherheitsgurten in Personenwagen, welche im Auftrag des Bundesamtes für Polizeiwesen ausgearbeitet wurde (EJPD, 1977), konnten durch die Einführung der Gurtentragpflicht auf den 1. Januar 1976 und die damit verbundene Herabsetzung der Unfallschwere die Unfallfolgekosten 1976 um über 75 Mio. Franken verringert werden. Bei einer Wiedereinführung der Gurtentragpflicht rechnet man mit einer Reduktion der Unfallfolgekosten um 80 bis 100 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr. Das sind Gelder, die der Bürger in Form von Prämien für die Motorfahrzeughaftpflicht-, Unfall- und Krankenversicherung oder aber als Steuer (Beiträge des Staates an Spitäler, Krankenkassen, Rettungswesen) bezahlen müsste.

#### 4.5. ...aus technischer Sicht

Die Forderung, anstelle des Gurtentragobligatoriums in jedem Fahrzeug passive Schutzeinrichtungen (Airbag; Gurten, die sich beim Schliessen der Türe automatisch umlegen und dergleichen) vorzusehen, kommt höchstens als langfristige Alternative in Betracht. Bis der gleiche Ausrüstungsgrad wie heute bei den Sicherheitsgurten (98 Prozent) erreicht wäre, würden 10 bis 15

Jahre verstreichen. Ausserdem ist mit einem finanziellen Mehraufwand zu rechnen, der bei 2 Mio. Fahrzeugen etwa 800 Mio. Franken ausmacht. Die Tragpflicht ist daher zurzeit das einzige Mittel, um den Benützungsgrad von Sicherheitsgurten rasch wesentlich zu steigern und um vor schweren Unfallfolgen wirksam zu schützen.

## 5. Erfahrungen im Ausland

In 28 Staaten der Welt existiert eine Gurtenbenutzungspflicht. Zurzeit besteht in über 20 europäischen Staaten ein Gurtentragobligatorium. In einigen dieser Länder wird das Nichttragen der Gurten strafrechtlich nicht geahndet. Es hat sich jedoch gezeigt, dass in diesen Staaten der Beachtungsgrad nur ungenügend angehoben werden konnte und man prüft deshalb dort, ob die Gurtentragpflicht nicht doch mit einer Strafandrohung versehen werden sollte (vgl. Tab. 7). In Europa ist einzig in Grossbritannien, Irland, Italien, Rumänien, Albanien und der Türkei das Tragen der Sicherheitsgurten zurzeit noch nicht vorgeschrieben.

Tabelle 7: Benützungsggrad in verschiedenen Ländern mit unterschiedlicher Gesetzgebung (PRI, 1979)

	Gurtentragquote	
	innerorts	ausserorts
Länder <u>ohne</u> Obligatorium: GB, USA	10 - 20 %	30 - 40 %
Länder <u>mit</u> Obligatorium <u>ohne</u> strafrechtliche Sanktionen: A, D, N	15 - 36 %	40 - 63 %
Länder mit Obligatorium und strafrechtlicher Sanktion: B, DK, L, NL, S	60 - 70 %	75 - 85 %
F (ab 1.10.79 auch innerorts)		78 %

Auch im Ausland konnte die Zahl der Gurtenbenützer erst durch die Einführung einer Tragpflicht spürbar gesteigert werden. So stellte man in Australien und Neuseeland einen 3mal und in Dänemark sogar einen 4mal höheren Benützungsggrad fest als ohne Gurtentragobligatorium. Der Rückgang der Unfallschwere war dementsprechend gross. In Australien ging die Zahl der Verkehrstoten um 20 Prozent, in Frankreich um 26 Prozent und in der DDR um 27 Prozent zurück.



Einer Aufstellung des COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE (1978) in Frankreich ist zu entnehmen, dass von 77'899 verunfallten angegurteten Lenkern 1'806 oder 2,32 Prozent getötet, während von 38'167 nicht angegurteten verunfallten Lenkern 1'828 oder 4,79 Prozent tödlich verletzt wurden (doppelte Sterbequote!). Eine zweite französische Untersuchung bestätigte dieses Ergebnis (ASSOCIATION PEUGEOT/RENAULT et INSTITUT DE RECHERCHES ORTHOPEDIQUES, 1979).

Deutschen Untersuchungen zufolge könnten 40 Prozent aller Verletzungen und 50 Prozent der Todesfälle bei Lenkern und Mitfahrern von verunfallten, nicht angegurteten PW-Lenkern vermieden werden. Die Studie basiert auf einer vom HUK-Verband (Vereinigung der deutschen Haftpflicht-, Unfall-, Auto- und Rechtsschutzversicherer) durchgeführten Untersuchung von 15'000 Personenwagenunfällen, an denen rund 28'000 Fahrzeuge mit 46'000 Insassen beteiligt waren (HUK, 1974).

Das Risiko, tödlich zu verunglücken, ist ohne Gurt 4,5mal grösser als mit angelegtem Gurt. Die Gefahr, schwer verletzt zu werden, ist sogar 10mal grösser. Dies ergab eine Forschungsarbeit des Institutes für Rechtsmedizin an der Universität München (Prof. SPANN), bei der die Wirkungen des Sicherheitsgurtes im Auto erstmals in einem bestimmten Gebiet und in bestimmter Zeit systematisch untersucht wurden. Im Untersuchungsbereich waren bei Unfällen in Autos 2'400 Personen verletzt worden und 220 ums Leben gekommen. Hätten sich alle Insassen angegurtet, wären nach Ansicht der Wissenschaftler etwa 2'000 Personen weniger schwer verletzt worden und 150 der 220 Todesopfer könnten noch leben (FRANKFURTER ALLGEMEINE, Nr. 225, 27.9.1979, S.7).

In einer derzeit noch laufenden retrospektiven Studie über die Verletzungsfolgen bei Verkehrsunfällen der Abteilung für Unfallchirurgie der Chirurgischen Universitätsklinik Freiburg (Br.) zeichnen sich folgende vorläufige Ergebnisse ab:

- Die Verletzungsfolgen sind bei Angegurteten bei vergleichbaren Unfällen wesentlich geringer.
- Mit Sicherheitsgurten waren Beckenbrüche je nach Sitzplatz um 30 bis 70 Prozent seltener.

- Mit Sicherheitsgurten waren Oberschenkelverletzungen etwa 3mal seltener.
- Mit Sicherheitsgurten waren Gehirnerschütterungen um etwa die Hälfte seltener.
- Mit Sicherheitsgurten waren Weichteilverletzungen sogar etwa 4mal seltener aufgetreten.
- Sicherheitsgurtenverletzungen allein wurden keine beobachtet, jedoch waren schwere Verletzungen des Bauchraumes, der Brustorgane und des Halses fast ausschliesslich bei Nichtangeschnallten aufgetreten.

Angesichts dieser Befunde ist es nicht erstaunlich, dass im Ausland, wo ein Obligatorium besteht, das Nichtbenützen des Sicherheitsgurtes zum Teil mit empfindlichen Bussen geahndet wird:

Belgien	Fr.	100.--	
Dänemark	Fr.	33.--	
Frankreich	von Fr.	70.--	an aufwärts
Griechenland	Fr.	45.--	
Irland	von Fr.	75.--	an aufwärts
Luxemburg	Fr.	10.--	
Niederlande	Fr.	40.--	bis Fr. 50.--
Norwegen	Fr.	70.--	
Portugal	Fr.	22.--	
Schweden	Fr.	60.--	
Spanien	Fr.	50.--	
Tschechoslowakei	Fr.	6.--	
Ungarn	Fr.	5.--	bis Fr. 250.--

In der Schweiz betrug 1976/77 die "Strafe" Fr. 20.--; die Sanktion würde sich bei Annahme der Vorlage in ähnlichem Rahmen halten.



## 6. Die Einstellung zum Gurtentragobligatorium

### 6.1. Organisationen

Nachdem seit dem 1. Januar 1971 in der Schweiz nur noch Personenwagen zugelassen werden, die mit Sicherheitsgurten für die vorderen Sitzplätze ausgerüstet sind und trotz allen Empfehlungen in Presse, Radio und Fernsehen die Zahl der Gurtenbenützer nicht genügend gesteigert werden konnte, stellte das EJPD Ende 1972 die Einführung der Gurtentragpflicht zur Diskussion. Das Gurtenobligatorium fand damals weitgehende Zustimmung der Kantone und Verbände, doch wünschten einige, dass vorher gewisse technische und rechtliche Probleme gelöst würden. In der Folge wurden die technischen Schwierigkeiten von einer Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundesamtes für Polizeiwesen, des Autogewerbes, der Verkehrsverbände, der Schweiz. Kommission für Auto-Sicherheitsgurten (SKASG) und der BfU soweit geklärt, dass ein Obligatorium verantwortet werden konnte. Auch heute stehen fast alle Kantone, Parteien, Verbände, Fachorganisationen und Versicherungen dem Gurtentragobligatorium positiv gegenüber.

### 6.2. Oeffentlichkeit

Abgesehen von einem sehr geringen Prozentsatz, sind nahezu alle Fahrzeuglenker und praktisch alle Stimmberechtigten gegenüber dem Tragen von Sicherheitsgurten positiv eingestellt. Allerdings sind zu wenige über die damit zusammenhängenden Fragen genügend orientiert, so dass viele bezüglich des Gurtentragobligatoriums unsicher, labil oder fast indifferent sind. Dies ist einerseits durch die Tragquote belegt, andererseits durch Stellungnahmen von Betroffenen auf die Frage, warum sie die Gurten nicht tragen. In einer Umfrage der BfU, führte 1979 die grosse Zahl der nicht angegurteten Fahrzeuglenker hauptsächlich die nachfolgenden Gründe ins Feld (Rangfolge nach Häufigkeit):

- Gurten seien innerorts nicht notwendig
- persönliche Freiheit
- aus Bequemlichkeit / Unbehagen
- aus Vergesslichkeit



- wegen schlechter Montage / keine Rollgurten
- Gurten seien gefährlich

Die Antworten verdeutlichen, dass durch Aufklärung die Einsicht in die Notwendigkeit des Gurtentragens (und damit eine positive Haltung zum Obligatorium) gefestigt werden muss. Ausserdem spricht vieles für den sanften Zwang, den ein Obligatorium ausübt (Vergesslichkeit, Bequemlichkeit).

In der Umfrage zeigte sich übrigens eindeutig, dass das Phänomen der Freiheit im Zusammenhang mit Gurten bei Deutschschweizern keine wesentliche Rolle spielte, bei Westschweizern und Tessinern jedoch mit ca. 30 Prozent an erster Stelle der Gründe für das Nichtanschnallen figurierte. Dass dieses Argument häufig als "Ausrede" verwendet wird, belegt die Tatsache, dass viele Befragte angeben, dass sie sich im Falle eines Obligatoriums "widerspruchslos" angurten würden.

In einer Reihe anderer Befragungen von Automobilisten kommt immer wieder zum Ausdruck, dass sich ca. 80 Prozent der Lenker als überdurchschnittlich gute Fahrer einstufen. Aufgrund der Untersuchungen von SLOVIC (1979) ist anzunehmen, dass Unfallgefahren primär aus der Sicht der Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens beurteilt werden. Die Unfallschwere spielt für die Furcht eine untergeordnete Rolle. Weil sich die meisten Fahrer angesichts ihres vermeintlichen Könnens sicher fühlen, glauben sie, keinen Unfall zu erleiden; da auch die allfällige Unfallschwere sie wenig beeindruckt, verzichten sie auf den Gurt oder sehen dessen Notwendigkeit für sich persönlich nicht ein.

In der Abstimmungskampagne ist solchen Phänomenen Rechnung zu tragen, indem dieses idealisierte Bild relativiert wird und die Folge eines Unfalls ohne Gurt realistisch dargestellt werden (Kopfverletzungen, Erblindung, hinausgeschleudert werden) bzw. gezeigt wird, dass gerade routinierte Automobilisten sowie Rennfahrer (auch im Alltagsverkehr) den Sicherheitsgurt zu tragen pflegen und ein Tragobligatorium befürworten! Ausserdem werden viele Kollisionen durch Verkehrspartner verursacht und der Leidtragende ist der Situation machtlos ausgesetzt.

## 7. Antworten auf Argumente der Gegner

### 7.1. Sicherheitsgurten innerorts und auf Bergstrassen

Zahlreiche in- und ausländische Untersuchungen halten fest, dass der Hauptwirkungsbereich der Sicherheitsgurten gerade bei geringen Aufprallgeschwindigkeiten liegt, also im Innerortsbereich, während nicht angegurtete Fahrzeuginsassen schwere Verletzungen erleiden können. Die Auffassung, man könne sich mit den abgestützten Händen vor einem Aufprall schützen, wird dadurch widerlegt, dass - wie schon dargelegt - bei einem Aufprall mit einer Geschwindigkeit von nur 40 km/h kurzzeitig etwa 2000 Kilo abgestützt werden müssten. Kein Weltmeister im Gewichtheben ist so stark! Die Meinung, dass Gurten hier wegen der hohen Zahl der Seitenkollisionen nicht am Platze seien, beruht auf einem doppelten Missverständnis der Unfalldynamik: Einmal darf man bei einer Seitenkollision nicht nur das seitlich getroffene Fahrzeug betrachten, sondern auch das Fahrzeug, das in die Seite des anderen hineinfährt. Für diese Insassen besteht etwa die gleiche Situation wie bei einer Frontalkollision mit einem stehenden Fahrzeug. Zum anderen stellen die Sicherheitsgurten auch für die Insassen des seitlich getroffenen Autos einen bemerkenswerten Schutz dar.

Die Ansicht, dass die Gefahr für angegurtete Insassen auf Bergstrassen grösser sei als für nicht angeschnallte, da hier nicht die Frontalkollision mit hohen Geschwindigkeiten, sondern eher der Absturz in eine Schlucht im Vordergrund stehe, ist falsch. Es ist illusorisch zu glauben, man könne das Fahrzeug im letzten Moment vor einem Absturz noch verlassen, ohne sich wesentlich zu verletzen. Im Gegenteil, nicht angegurtete Personen können aus dem Wagen geschleudert, eventuell von diesem überrollt werden oder sich durch den Aufprall im Fahrzeuginnern verletzen. Auch die Ansicht, Kollisionen auf Bergstrassen seien wegen der niedrigen Geschwindigkeiten ungefährlich, ist nicht zutreffend. Bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten kann durch ein Abstützen, zum Beispiel mit den Armen, ein Aufprall des Körpers nicht mehr verhindert werden (vgl. Pkt. 3 und 7.2).



## 7.2. Ist der Sicherheitsgurt gefährlich?

Korrekt getragene, herkömmliche 3-Punktgurten ohne Automatik vermitteln eine gleich grosse Schutzwirkung wie Gurten mit automatischer Bandaufrollvorrichtung. Der veraltete, heute kaum mehr verwendete (vgl. Abb. 1) 2-Punktgurt weist gegenüber dem 3-Punktgurt nur eine um einen Drittel verminderte Schutzwirkung auf.

Wenn ein Auto in Brand gerät (was heute selten vorkommt), erreichen Temperatur und Rauch-Atmosphäre im Innenraum in der Regel erst nach etwa einer Minute nicht mehr überlebende Werte. Deshalb ist es wichtig, dass die Insassen sofort nach dem Aufprall wieder handlungsfähig sind und das Auto selbst verlassen können. Im Gegensatz zu nicht angegurtenen Insassen, die durch den Aufprall häufig bewusstlos werden, gelingt es angegurtenen Lenkern, dem Auto zu entsteigen.

In vereinzelt Fällen konnten Gurtenschlösser nicht geöffnet werden. Mit den neuen Gurtenschlosskonstruktionen mit Drucktasten ist dieser Mangel weitgehend behoben worden. Ueberdies sind heute Sicherheitsgurten mit automatischem Lösemechanismus auf dem Markt erhältlich, bei welchen sich das Gurtschloss nach einer Unfallbelastung automatisch nach einer gewissen Zeit (zum Teil 8 Sekunden) nach dem Aufprall öffnet. Dadurch ist auch in kritischen Situationen das Öffnen des Sicherheitsgurtes gewährleistet.

Auch bei einem Sturz ins Wasser ist die Ueberlebenschance des angegurtenen Fahrzeuginsassen weit grösser, weil er trotz des Schlages beim Aufprall auf das Wasser bei Bewusstsein bleibt und sich aus dem Auto retten kann, bevor dieses absinkt. Vom Eintauchen in die Wasseroberfläche bis zum Absinken bleibt in der Regel eine Zeitspanne von rund drei Minuten.

In der Regel verhindert es der Sicherheitsgurt, aus dem Fahrzeug geschleudert zu werden. Durch das Verbleiben im Wageninnern erhöht sich die Ueberlebenschance gegenüber einem Hinausgeschleu-

derten um das 10fache. Es ist sicherer, im schützenden Wagen zu bleiben, als auf harte Strukturen von Strasse oder Umgebung geschleudert zu werden. Viele Fahrzeuginsassen erleiden tödliche Verletzungen durch die Gewalt des Sturzes oder weil sie vom eigenen Fahrzeug oder von anderen Verkehrsteilnehmern überfahren, vom umkippenden Wagen oder von umherfliegenden Wrackteilen erschlagen werden. Es sind einige Fälle bekannt, bei denen Personen aus dem Fahrzeug gegen sehr weiche Hindernisse (z.B. Heuhaufen usw.) geworfen wurden und unverletzt blieben, während ihr Fahrzeug vollständig zertrümmert wurde. Diese Fälle sind jedoch derart selten, dass sie nicht als Argument gegen Gurten ins Feld geführt werden dürfen.

Verschiedenes ist über Halswirbelsäulenverletzungen bei Gurten-trägern publiziert worden - allerdings meist aufgrund von Leichenversuchen. In Studien, in welchen tatsächliche Unfälle mit Sicherheitsgurten analysiert wurden, stösst man jedoch selten auf Halswirbelsäulenläsionen. In Fachpublikationen wird immer wieder betont, dass die schweren Halswirbelsäulenverletzungen vor allem bei nicht angeschnallten Insassen zu finden sind. Vorübergehende Schmerzen im Halsbereich bei gurtgeschützten Insassen nach schwerer Frontalkollision sind allerdings häufig. Verschiedene Studien weisen darauf hin, dass "der Schutzeffekt von Sicherheitsgurten besonders bei schweren Rückenmarkverletzungen augenfällig sei". Die Rückenmarkverletzungen haben seit der Einführung des Gurtentrageobligatoriums in Australien um 20 bis 30 Prozent abgenommen (Spinal Injuries Center Austin-Hospital, Australien).

Typische "Gurtenverletzungen" sind Weichteilquetschungen im Bereiche des Gurtenverlaufs sowie allenfalls Rippen-, Schlüsselbein- oder Brustbeinbrüche, Leber-, Milz- oder Darmrisse. Genaue Unfallanalysen von verschiedenen Forschungsteams haben ergeben, dass ohne die Verwendung der Gurten in den jeweiligen Fällen anders geartete Läsionen an anderen Körperteilen, die zu schweren Verletzungen geführt hätten, zu erwarten gewesen wären.



### 7.3. Der Sicherheitsgurt und die Kopfstützen

In- und ausländische Untersuchungen belegen, dass Dreipunkt-Sicherheitsgurten bereits ohne zusätzliche Sicherungseinrichtungen wie zum Beispiel Kopfstützen die wesentlichste Massnahme zum Schutz von PW-Insassen bei Kollisionen darstellen (WALZ, 1972). Kopfstützen sind weniger eine Ergänzung zum Gurt als vielmehr eine eigene Sicherheitseinrichtung, die insbesondere bei Auffahrunfällen wirksam ist (ASSOCIATION PEUGEOT/RENAULT et INSTITUT DE RECHERCHES ORTHOPEDIQUES, 1979; WALZ, 1976).

### 7.4. Der Sicherheitsgurt und das Recht auf persönliche Freiheit

In der Diskussion zum Gurtentragobligatorium wird geltend gemacht, dieses stelle einen unzulässigen Eingriff in die persönliche Freiheit dar. Das Bundesgericht hat sich in seinen Urteilen, welche zur faktischen Aufhebung der Gurtenbenutzungspflicht führte, nicht dazu geäußert, sondern nur die Rechtsgrundlage untersucht. Die Europäische Menschenrechtskommission in Strassburg hat dagegen aufgrund einer Klage aus Belgien festgestellt, dass es bereits in vielen Lebensbereichen unbestrittene und allgemein anerkannte Sicherheitsvorschriften gebe, welche das Leben des Einzelnen schützen. Auch Sicherheitsgurten gehören zu dieser Kategorie von Massnahmen und bedeuteten daher keinen Eingriff in die Privatsphäre bzw. die persönliche Freiheit. Die Europäische Menschenrechtskommission bezeichnete in ihrem Entscheid das Gurtentragobligatorium als eine Massnahme, die "im öffentlichen Interesse zum Schutz des einzelnen oder der Gesellschaft" angeordnet wurde. Sie sei nicht zuletzt deshalb im öffentlichen Interesse zur Abwehr von Gefahren erlassen worden, weil ihre Wirksamkeit durch zahlreiche Statistiken überzeugend nachgewiesen sei. (Urteil vom 13.12.1979). Die Klage wurde mit dieser Begründung abgelehnt.

Während der Fahrt - und nur dann gilt das Obligatorium - ist der Fahrer derart auf Bedienungselemente, Anzeigergeräte und Geschehnisse im Strassenverkehr konzentriert, dass ihm kaum eine Bewegungsfreiheit bleibt, die das Tragen der Gurten zusätzlich erheblich einschränkt. Der fast unmerkliche Eingriff in die Bewegungsfreiheit als Teil der persönlichen Freiheit ist jedenfalls

praktisch nebensächlich. Er ist unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit zu prüfen.

Das Obligatorium bezweckt einen Schutz des Verkehrsteilnehmers vor objektiven Gefahren des Strassenverkehrs, denen er subjektiv kraft eigenen Selbstbestimmungsrechts kaum ausweichen kann, aber als Sozialwesen ausgesetzt ist. Das Obligatorium bezweckt so nicht einen eigentlichen Schutz vor sich selbst, verstanden als die Verhinderung einer Handlung, wodurch der Handelnde sich mit freiem Willensentscheid einen ausschliesslich ihn selbst treffenden Nachteil zufügt (ZUPPINGER, 1956). Die Verhaltensvorschrift "Gurten tragen" stellt - und das ist entscheidend - eine Schutzmassnahme dar. Dass in einer Schutzmassnahme auch der Gedanke des Schutzes gegen sich selber und die eigene Unvorsichtigkeit und Nachlässigkeit enthalten sein darf, ist im modernen Polizeirecht, auch im Verkehrspolizeirecht, seit langem anerkannt (Prof. H. Huber, NZZ, vom 1.2.1978).

An der Verhinderung oder mindestens Milderung von Unfallfolgen durch das Tragen der Sicherheitsgurten besteht andererseits ein öffentliches Interesse. Ausgangspunkt ist die Tatsache, dass der Durchschnittsbürger nicht in der Lage ist, alle Folgen von Unfällen selbst zu tragen, namentlich wenn es zu schweren Körperverletzungen oder Todesfällen kommt. So wenig er alle Folgen bei der Schädigung von Dritten im Aussenverhältnis auf sich nehmen kann - was den Gesetzgeber zur Einführung des Obligatoriums der Haftpflichtversicherung bewogen hat -, so wenig ist er fähig und willens, alle Folgen im eigenen persönlichen und familiären Bereich zu tragen. An den Kosten für Schäden an der eigenen Person oder an den wirtschaftlichen Folgen eines getöteten Verkehrsteilnehmers ist in verschiedenster Form die Allgemeinheit beteiligt.

Angesichts dieser Situation ist der höchstens als sehr leicht zu bezeichnende Eingriff in die persönliche Freiheit im Vergleich zu der Schutzwirkung der Massnahme durchaus angemessen. Im übrigen erleidet die Mobilität durch das Gurtentragen keinerlei Einbusse, da die Handlung des Autofahrens dadurch in keiner Weise eingeschränkt wird. Vergleiche mit Verboten des Skifahrens, Rauchens usw. sind daher unzulässig (vgl. auch Kap. 4.3).



#### 7.5. Die Haftpflicht des Staates bei Verletzungen durch den Sicherheitsgurt

Die Frage nach der Pflicht des Staates, für Personenschäden einzustehen, die nachweisbar durch die Sicherheitsgurten verursacht wurden, ist bereits in der parlamentarischen Beratung über das Gurtentragobligatorium aufgeworfen worden. Sie ist indessen eher akademischer Natur, stellt sie sich doch in der Praxis kaum. Einerseits sind die Fälle, bei denen Gurtenträger wegen der Gurten schwerer verletzt werden, sehr selten (vgl. Kap. 3.1), andererseits werden Unfallschäden in der Regel durch bereits bestehende Versicherungen gedeckt. Zu denken ist dabei an die private Unfallversicherung des Verletzten, an die Haftpflichtversicherung des Motorfahrzeughalters, in dessen Fahrzeug man mitgefahren ist, oder an die Haftpflichtversicherung des Motorfahrzeughalters des Kollisionsgegners. Eine Haftpflicht des Staates erübrigt sich demzufolge. Eine solche allein für Gurtenverletzungsschäden zu übernehmen, müsste aus rechtspolitischen Gründen abgelehnt werden. Sie kommt allenfalls in Frage, wenn alle am Verkehrsunfall Beteiligten Lenker und Insassen als schuldlos betrachtet werden müssten. Dieser Fall ist so theoretisch wie selten und kommt in der Praxis kaum zur Anwendung. Ausserdem dürfte er nicht nur auf das Gurtentragen bezogen werden.

#### 7.6. Entsteht durch das Gurtentragobligatorium ein "Graben" zwischen Deutsch- und Westschweiz?

Das Argument, die Gurtenbenutzungspflicht verschärfe den "Graben" zwischen Deutsch- und Westschweiz, wird im allgemeinen überbetont. Der bestehende "Graben" ist nicht eine Folge dieser Debatten, sondern kommt (auch) darin zum Ausdruck.

Es gibt aber auch in der Westschweiz Befürworter des Obligatoriums und fast alle erklären, die Sicherheitsgurten zu befürworten. Der Referendumserfolg war geringer als erwartet, die welsche Konsumentinnenorganisation hat sich offiziell für das Gurtentragobligatorium ausgesprochen; im National- und Ständerat sprachen sich mehrere Welsche für das Obligatorium aus und 9 französischsprachende Parlamentarier unterschrieben die "Motion Auer". Auch dem Patronatskomitee für das Tragen der

Sicherheitsgurten sind mehrere Welsche beigetreten. In Frankreich, ein Land an welchem sich die Westschweiz oft orientiert, ist eine Mehrheit für das Gurtentragobligatorium (COMITE INTER-MINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE, 1978).

#### 7.7. Ist der Sicherheitsgurt unbequem?

Heute sind über 98 Prozent der Personenwagen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet, davon über zwei Drittel mit Dreipunkt-Automatikgurten (s. Abb. 1). Diese sind einfach und bequem in der Handhabung und gewährleisten ein korrektes Tragen der Gurten. Die Automobilindustrie rüstet heute ihre Neuwagen mit Automatikgurten aus, die mit einem gut sichtbaren und leicht bedienbaren Drucktastenverschluss versehen sind. Automatikgurten gestatten dem Benutzer überdies, sämtliche Instrumente und Bedienungsvorrichtungen im Fahrzeug mühelos zu erreichen. Nach kurzer Gewöhnungszeit werden Gurten kaum mehr als störend empfunden. Sämtliche in der Schweiz angebotenen oder in Fahrzeugen eingebauten Sicherheitsgurten sind übrigens sowohl statisch als auch dynamisch geprüft und entsprechen den dafür bestehenden strengen internationalen Prüfnormen (ECE-Vorschriften). Selbstverständlich sind technische Verbesserungen möglich und sollen später auch genutzt werden.

#### 7.8. Führt der Sicherheitsgurt zu einem risikofreudigeren Fahrstil?

Die These, wonach der Gurtenbenützer wegen der dadurch erlangten grösseren Sicherheit mehr Risiken eingeht als ohne Gurt (Risiko-kompensationstheorie), konnte bisher für die Schweiz nicht belegt werden. Weder nahm die Unfallhäufigkeit während des Gurtentragobligatoriums zu, noch lässt sich nachweisen, dass Fussgänger und Zweiradfahrer - etwa durch gefährlichere Fahrweise der Automobilisten - während dieser Zeit mehr betroffen worden wären (s. Tab. 5).

#### 7.9. Sind die "Experten" einig?

Man hat in Fachkreisen der Unfallforschung erkannt, dass eine kompetente Beurteilung eines Unfalles keineswegs nur durch eine Einzelperson erfolgen kann. Um aussagekräftige Ergebnisse zu



erzielen, müssen mehrere Fachleute, die sich auf detaillierte Unterlagen stützen können, herangezogen werden. Die wissenschaftlichen Forscherteams des In- und Auslandes sind sich in der Beurteilung der Schutzwirkung der Gurten einig. Es ist unzulässig, wenn man dramatische Schilderungen von ohnehin nicht im Detail analysierten Einzelfällen wissenschaftlich durchgeführten Studien gegenüberstellt. Die Folgerungen von seriös arbeitenden Forschungsteams, in denen spezialisierte Techniker, Ingenieure, Aerzte und Physiker arbeiten, lassen sich nicht mit Meinungen vergleichen.

## 8. Versicherungsfragen

### 8.1. SUVA

Siehe Kap. 4.3. Seite 17

### 8.2. Private Unfallversicherung

In der privaten Unfallversicherung sind bis heute keine Gerichtsentscheide bezüglich Kürzung der Leistungen infolge Verletzungen wegen Nichtbenützung der Gurten bekannt.

### 8.3. Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bezahlt unter anderem Personenschäden, welche die Mitfahrer im versicherten Fahrzeug oder, bei einer Kollision, der Lenker und die Mitfahrer im gegnerischen Fahrzeug erlitten haben. Nichttragen der Gurten gilt als Mitverschulden und kann zu einer Kürzung der Entschädigung aus der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung führen.

### 8.4. Spezielle Versicherung

Eine spezielle Versicherung für allfällige Verletzungen, die nachweisbar durch das Gurtentragen verursacht worden sind, ist nicht nötig, weil die Unfallfolgen in der Regel bereits gedeckt sind: durch die eigene Unfallversicherung des Verletzten, durch die Haftpflichtversicherung des Halters oder durch die Haftpflichtversicherung des (mit)schuldigen Unfallpartners.

### 8.5. Versicherungsprämien

Bei den Auswirkungen des Gurtenobligatoriums auf die Versicherungsprämien ist man auf Schätzungen angewiesen. Erfahrungen aus der Zeit des ersten Obligatoriums zeigen eine Senkung der Schadenkosten bei der Motorfahrzeug-Haftpflicht- und der Unfallversicherung. Das Obligatorium wird ohne Zweifel mindestens eine stabilisierende Wirkung auf die Prämien haben. In der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung kämen die Einsparungen in der Nachkalkulation, welche Auswirkungen auf die künftigen Prämien hat, zur Auswirkung.



## 9. Volksabstimmung

Die Volksabstimmung über Art. 57, Abs. 5 SVG findet - zusammen mit dem Sparpaket - am Wochenende des 30. Novembers 1980 statt. Für die Annahme der Vorlage genügt das Volksmehr (BG vom 17. Dezember 1976 über die politischen Rechte, Art. 15).

Für die Inkraftsetzung des Obligatoriums bedarf es noch eines formellen Bundesratsbeschlusses sowie entsprechender Ausführungsbestimmungen, da es sich bei Art. 57, Abs. 5 SVG lediglich um eine Kompetenznorm zur Einführung der Gurtentragpflicht handelt. Im Falle der Annahme könnte die Gurtenanlegepflicht theoretisch bereits auf den 1. Januar 1981 in Kraft gesetzt werden. Das Helmtragobligatorium wird sicher nicht mit dem Gurtentragobligatorium zusammen eingeführt werden. Eine allfällige Helmtragepflicht für Lenker von Mofas steht vorläufig noch nicht zur Diskussion.

Die Ausführungsbestimmungen im Falle der Annahme des Gesetzes könnten sich an den formell nie aufgehobenen Artikel 3a der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln (VRV), der die Pflichten zum Tragen der Sicherheitsgurten umschreibt, anlehnen.

## 10. Zusammenfassung - Schlussfolgerungen

Mit der Revision des Art. 57, Abs. 5 SVG verfügt der Bundesrat über eine rechtlich solide Grundlage, um das Sicherheitsgurtentragobligatorium einzuführen, sofern das Volk die entsprechende Vorlage akzeptiert.

Die Befürwortung der Gurtenbenutzungspflicht ergibt sich:

a) Aus unfalldynamisch-medizinischen Untersuchungen:

Die wissenschaftlichen Forschungsteams sind einig, dass die Verwendung von Dreipunkt-Sicherheitsgurten selbst ohne zusätzliche Sicherungseinrichtungen die wesentlichste Massnahme zum Schutze von Fahrzeuginsassen darstellt.

b) Aufgrund statistischer Analysen:

Die Erfahrungen mit dem Gurtentragobligatorium der Jahre 1976/77 belegen eindeutig, dass mit der Gurtenbenutzungspflicht die Anzahl verletzter und getöteter PW-Insassen herabgesetzt werden kann. Durch die Wiedereinführung des Gurtentragobligatoriums würden im Strassenverkehr jährlich ca. 100 Personen weniger ums Leben kommen.

c) Aus psychologischen Gründen:

Die Erfahrungen vor, während und nach dem Gurtentragobligatorium der Jahre 1976/77 haben gezeigt, dass es illusorisch ist, eine hohe Anlegequote auf freiwilliger Basis zu erwarten. Selbst wenn die überwiegende Mehrheit der Lenker den Sicherheitsgurt befürwortet, tragen ihn nur relativ wenige ohne Zwang.

d) Aus volkswirtschaftlicher Sicht:

Mit dem Gurtentragobligatorium könnten Spitäler, Rehabilitationszentren, die SUVA, IV, AHV sowie andere Versicherungen entlastet werden; die geringeren Aufwendungen in der Höhe von 80 bis 100 Millionen Franken pro Jahr kämen der Allgemeinheit zugute - ganz abgesehen vom Leid, das hiedurch vermieden würde.

Das Argument, die Gurtenbenutzungspflicht schränke die persönliche Freiheit ein und sei deshalb abzulehnen, ist nicht nur problematisch, sondern ethisch nicht zu verantworten. Das Trag-



obligatorium kann rechtlich nicht als Freiheitseinbusse qualifiziert werden. Die Möglichkeit, jährlich 100 PW-Insassen vor dem Strassenverkehrstod zu bewahren, wiegt eine geringe Freiheitseinengung bei weitem auf, zumal diese Restriktion das Ziel des Autofahrens, die Mobilität, nicht tangiert. Ausserdem ist jedermann prinzipiell daran interessiert, dass sich alle angurten (was nur mittels Obligatorium möglich ist), denn im Falle eines selbstverschuldeten Unfalls (wovor niemand gefeit ist) kann es in moralischer und strafrechtlicher Hinsicht nicht gleichgültig sein, ob die Folge des Unfalls in Sachschaden, Personenschaden oder eventuell in einem Todesfall besteht.

Ausserdem würde mit der Wiedereinführung der Gurtenbenutzungspflicht - dies belegen Untersuchungen der BfU und solche im Ausland - die Zahl der jährlich getöteten PW-Insassen um 100, diejenige der Verletzten um 2'500 verringert! Deshalb ist die Annahme von Art. 57, Abs. 5 SVG am 30. November 1980 nicht nur eine staatsbürgerlich vernünftige Haltung, sondern auch von persönlichem Vorteil.

## Quellen

- ASSOCIATION PEUGEOT/RENAULT, Laboratoire de Physiologie et de Biomécanique et INSTITUT DE RECHERCHES ORTHOPEDIQUES, Hôpital Raymond Poincaré, Garches, Institut de Recherches Biomécaniques et Accidentologiques. La ceinture de sécurité, théorie, expérimentations, mesure de son efficacité sur 3'000 accidents réels, 1979
- BfU, Jahresbericht 1980, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Bern 1980
- BUNDESAMT FUER STATISTIK, unveröffentlicht, Bern 1976
- COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE, Lettre de la sécurité routière. Paris 1978
- EJPD, Unfalluntersuchung Sicherheitsgurten. Interdisziplinäre Arbeitsgruppe für Unfallmechanik, Universität und ETH Zürich. EJPD, Bern 1977
- HELL, K., Verletzungen von Autoinsassen bei Verkehrsunfällen ohne und mit Sicherheitsgurten - Obligatorium; Vergleich von 2 prospektiven 1-Jahresstudien über Autounfälle innerorts im Kanton Basel-Stadt 1977
- HUK, Fakten zu Unfallgeschehen und Fahrzeugsicherheit. HUK-Verband, Hamburg 1974
- PRI, Utilisation et effets de ceintures de sécurité dans 21 pays. La Prévention Routière Internationale, 1979,1, 12f
- SLOVIC, D., FISCHHOFF, B. & LICHTENSTEIN, S., Accident probabilities and seat belt usage: a psychological perspective. Accident Analysis and Prevention, 1978, 4, 281-85
- WALZ, F., Der Einfluss von Sitzgurten und Kopfstützen auf die Verletzungen von Autoinsassen. Diss., Juris, Zürich 1972
- WALZ, F., Rückhaltevorrichtungen für Frontpassagiere im PKW. Der Verkehrsunfall, 1976, 10/11
- ZUPPINGER, P., Der Schutz gegen sich selbst im Polizeirecht. Diss., Zürich 1956



Weitere Dokumentationen über Sicherheitsgurten

- Musterreferat
- Kurzargumentarium
- Dias und Prokifolien der Tabellen, Abbildungen aus dem Referentenführer und weitere Illustrationen
- Film: Autositze - Schleudersitze (15 Minuten)

Diese Hilfsmittel sind zu beziehen beim:

Schweiz. Aktionskomitee für das Tragen der Sicherheitsgurten,  
Postfach 2273, 3001 Bern, Telefon 031/25 44 14

Weitere Filme sind erhältlich beim:

Touring Club Suisse, Service Cinéma-Photos-Films,  
Rue Pierre-Fatio 9, 1211 Genève 3, Telefon 022/36 60 00

