

**Schweizerisches Aktionskomitee für das Tragen der Sicherheitsgurten
Comité suisse d'action en faveur du port des ceintures de sécurité
Comitato di azione svizzero per l'uso delle cinture di sicurezza**

Geschäftsstelle/Siège/Ufficio: Postfach 2273, 3001 Bern, Telefon 031/25 44 14, Postcheck 30-64

Referendum gegen das Gurtentragobligatorium
Eidg. Volksabstimmung vom 30. November 1980

KURZARGUMENTARIUM
"PRO OBLIGATORIUM"

- | | |
|-----------------------------|---|
| Schutzwirkung | Durch das 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. |
| Wirkung des Obligatoriums | Durch ein Gurtentragobligatorium lässt sich die Zahl der Gurtenbenützer mehr als verdoppeln (über 80 Prozent). Dies wirkt sich im Unfallgeschehen positiv aus: Die Zahl der jährlich getöteten Pw-Insassen kann um 100, diejenige der Verletzten um 2'500 reduziert werden. Diese Zahlen sind durch die Erfahrungen vor, während und nach der Gurtenbenutzungspflicht (1975-1978) eindeutig belegt. |
| Schutz innerorts | Der Hauptwirkungsbereich der Sicherheitsgurten liegt bei geringen Aufprallgeschwindigkeiten, also im Innerortsbereich. Die irrige Auffassung, man könne sich innerorts mit den abgestützten Händen vor einem Aufprall schützen, wird dadurch widerlegt, dass bei einem Aufprall mit einer Geschwindigkeit von nur 40 km/h kurzzeitig etwa 2'000 Kilo abgestützt werden müssten. |
| Verletzungen durch den Gurt | Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall durch Sicherheitsgurten schwerere Verletzungen davonzutragen als ohne Gurten, beträgt nach wissenschaftlichen Untersuchungen weniger als 1 Prozent. |

Fahrzeugbrand

Wenn ein Auto in Brand gerät, erreichen Temperatur und Rauch-Atmosphäre im Innenraum in der Regel erst nach etwa 1 Minute nicht mehr überlebende Werte. Deshalb ist es wichtig, dass die Insassen sofort nach dem Aufprall wieder handlungsfähig sind (keine Kopfverletzungen) und das Auto selbst verlassen können, im Gegensatz zu nicht angegurteten Insassen, die durch den Aufprall häufig bewusstlos werden.

Sturz ins Wasser

Auch hier ist die Überlebenschance des angegurteten Fahrzeuginsassen weit grösser, weil er bei Bewusstsein bleibt und sich aus dem Auto retten kann, bevor dieses absinkt. Vom Eintauchen in die Wasseroberfläche bis zum Absinken vergehen erfahrungsgemäss rund 3 Minuten. Die Gefahr, unangegurtet durch den Schlag beim Aufprall auf dem Wasser das Bewusstsein zu verlieren, ist sehr gross.

Aus dem Fahrzeug geschleudert werden

In den weitaus meisten Fällen verhindert der Sicherheitsgurt, aus dem Fahrzeug geschleudert zu werden. Die Überlebenschance ist beim Verbleiben im Wageninnern 10mal grösser als wenn man hinausgeschleudert wird.

Unfall im Gebirge

Es ist illusorisch zu glauben, man könne ein Fahrzeug im letzten Moment vor einem Absturz verlassen, ohne sich wesentlich zu verletzen. Im Gegenteil: Nicht angegurtete Personen werden entweder unkontrolliert aus dem Wagen geschleudert oder durch den Aufprall im Fahrzeuginnenraum verletzt.

Fahrstil der Gurtenträger

Die Ansicht, Gurtenträger fühlten sich sicherer als Lenker ohne Gurten und würden deshalb forscher fahren, ist falsch. Wäre dies der Fall, hätten sich während des Gurtentragobligatoriums 1976/77

in der Schweiz mehr Kollisionen mit Fussgängern und Zweiradfahrern ereignet. Dies ist jedoch nicht eingetroffen. Uebrigens liesse sich auch das Gegenteil behaupten: Gurtenträger fahren vorsichtiger, weil man dadurch stets an die Gefahren des Strassenverkehrs erinnert wird.

Technischer Stand/
Bewegungsfreiheit

Ueber 95 Prozent aller Pws sind mit Gurten ausgerüstet, rund zwei Drittel davon mit Dreipunkt-Automatikgurten. Diese sind einfach und bequem in der Handhabung und gewährleisten ein korrektes Tragen der Gurten. Die Automobilindustrie versieht heute ihre Neuwagen mit Automatikgurten, die mit einem gut sichtbaren und leicht bedienbaren Drucktastenverschluss ausgestattet sind. Automatikgurten ermöglichen dem Benützer überdies, sämtliche Instrumente und Bedienungsvorrichtungen im Fahrzeug mühelos zu erreichen. Korrekt getragene, herkömmliche Dreipunkt-Gurten ohne Automatik vermitteln eine gleich grosse Schutzwirkung wie Gurten mit automatischer Bandaufrollvorrichtung (der veraltete Zweipunkt-Gurt weist gegenüber dem Dreipunkt-Gurt nur eine um einen Drittel verminderte Schutzwirkung auf).

Sicherheit/Freiheit

Die Gurtenbenutzungspflicht schränkt die Freiheit nur minim ein, bietet aber vielen Sicherheit. Das Tragobligatorium abzulehnen, ist ethisch nicht zu verantworten.

Mobilität

Durch das Gurtentragobligatorium wird die Mobilität, der eigentliche Zweck des Autofahrens, nicht eingeschränkt. Im Gegenteil: Die Qualität wird durch diesen Selbstschutz erhöht. Ein Vergleich mit Verboten des Rauchens oder Skifahrens lässt sich also nicht ziehen.

Interesse am
Obligatorium

Jeder ist prinzipiell daran interessiert, dass sich alle angurten (was nur mittels Obligatorium erreich-

bar ist), denn im Falle eines selbstverschuldeten Unfalls (wovor niemand gefeit ist), kann es in moralischer und strafrechtlicher Hinsicht nicht gleichgültig sein, ob ein Unfall mit Sachschaden, Personenschaden oder gar einem Todesfall endet.

"Unmündige"
Autofahrer ?

Seit 20 Jahren wird das Gurtentragen empfohlen, doch schnallen sich durchschnittlich nur 30 bis 40 Prozent der Lenker freiwillig an. Leider muss man den Bürger zu "seinem Glück zwingen". 100 Tote und 2'500 Verletzte weniger pro Jahr rechtfertigen diese Philosophie. Uebrigens: Im Flugzeug opponiert niemand gegen die Anschnallpflicht, obwohl fliegen sicherer ist als autofahren.

Haftung des
Staates

Die Frage, ob der Staat bei Verletzungen durch den Sicherheitsgurt haftet, ist akademischer Natur, weil sie sich kaum stellt. Denn Gurten erhöhen die Verletzung eines Lenkers nur äusserst selten und Personenschäden werden in der Regel durch die Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung oder durch eine private Unfallversicherung gedeckt.

Lügt die Statistik ?

Nein; doch die Interpretation der Unfallzahlen, Tragquoten usw. sollte man Fachleuten überlassen. Es ist nicht statthaft, seriös erhobene Daten und minutiös registrierte Statistiken, wie sie beispielsweise vom Bundesamt für Statistik oder der BfU geliefert werden, aus dem Zusammenhang zu reissen oder Ungleiches zueinander in Beziehung zu bringen. Bestehende Trends und Stichprobengrössen müssen jeweils berücksichtigt werden.