

Wer sich nicht angurtet riskiert das Leben!

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **46 (1973)**

Heft 12

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-518315>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wer sich nicht angurtert riskiert das Leben!

Unmittelbar vor Beginn der Sommerferien 1973 waren nach Zählungen der BfU drei Viertel der schweizerischen Personenwagen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet. Zusatzerhebungen auf Parkplätzen und in Parkhäusern ergaben hinsichtlich der Typen folgendes Bild:

- 38 % 2-Punkt-Gurten
- 61 % 3-Punkt-Gurten
- 1 % Automatik-Gurten

Weil in den meisten Fahrzeugen heute serienmässig 3-Punkt-Gurten eingebaut werden, ist mit einer baldigen Konzentration auf diesen Typ zu rechnen.

Innerorts benützen 10 %, ausserorts 30 %, auf den Autobahnen 40 % der Lenker die Sicherheitsgurten. Ohne das im Vernehmlassungsverfahren stehende Tragobligatorium dürfte nach Ansicht der BfU leider keine wesentlich höhere Benützungquote zu erzielen sein.

Sowohl die im Rückgang begriffenen 2-Punkt- als auch die 3-Punkt-Gurten sind in der Schweiz seit 1960 Gegenstand dynamischer und statischer Prüfungen nach Massgabe bewusst hochgeschraubter Mindestanforderungen (Reissfestigkeit, Dehnung, Korrosionsbeständigkeit der Beschläge, Festigkeit der Schösser usw.). Andere Produkte sind aus dem Handel praktisch seit langem verschwunden. Die Grundlage der Tests bildet heute ein mit den weltweiten Tendenzen auf diesem Gebiet übereinstimmender Bundesratsbeschluss aus dem Jahre 1970.

Durch ein Tragobligatorium könnten auf Grund von Erhebungen, die bereits auf das Ende der sechziger Jahre zurückgehen, inner- und ausserorts rund 70 % der schweren Verletzungen von Pw-Insassen vermieden werden. Auf die Gesamtstatistik übertragen bedeutet dies einen Rückgang der Toten und Schwerverletzten um annähernd 20 %. Diese Prognosen haben, freilich mit graduellen Unterschieden, für alle drei genannten Gurtenmodelle Gültigkeit. Strenge Typenprüfungen und die am 1. Januar 1971 in Kraft getretene Einbaupflicht schaffen zusammen mit dem unbestreitbar hohen Schutzeffekt — an welchem Probleme der Bequemlichkeit nichts zu ändern vermögen — denkbar günstige Voraussetzungen für das Tragobligatorium.

BfU

Auch auf Autobahnen rechts fahren

. . . und Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen

Während auf Strassen mit Gegenverkehr zwangsläufig rechts gefahren wird, scheinen viele Automobilisten der irrigen Ansicht zu sein, auf Autobahnen könne man zwischen der ersten und der zweiten Spur frei wählen. Seit Inbetriebnahme einiger weniger sechsspüriger Strecken benützen dort die meisten Lenker Spur 1 überhaupt nicht mehr, weil sie diese offenbar mit einer Kriechspur verwechseln.

Auch schnelle Fahrzeuge haben auf Autobahnen die äusserste rechte Spur zu benützen, so lange sie frei ist. Die zweite und allenfalls dritte Spur sind Überholspuren.

Vor Überholen Blick zurück, Blinker betätigen, nochmals Blick zurück, ohne bruske Steuerbewegungen ausbiegen, hier Zeichengabe einstellen und erst wieder nach rechts einbiegen, wenn das zuletzt überholte Auto im Innenrückspiegel sichtbar wird! Hüpfendes Vorfahren gilt auch auf Autobahnen als unerwünscht. Fahrzeugpakete, z. B. mehrere Lastwagen, sollen in *einem* Zug überholt werden.

Sobald sich von hinten ein schnellerer Wagen ankündigt, sind die Überholspuren nach Beendigung des Manövers freizugeben. Deren fahrlässige oder demonstrative Blockierung provoziert das Rechtsvorfahren. Beide Verhaltensweisen sind krass gesetzeswidrig. Andererseits dürfen sich nachfolgende Lenker keinesfalls mit optischen und akustischen Signalen «durchboxen», wenn der Vordermann noch Zeit braucht, bis er sich gefahrlos wieder nach rechts einordnen kann.

Schliesslich stellt die Schweiz. Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS) fest, dass die Geschwindigkeit bei Dunkelheit, Regen und Nebel schon mit Rücksicht auf die reduzierte Sichtweite massiv herabzusetzen ist. Auch auf Autobahnen gilt: «Begrenzte Geschwindigkeit — Ihre Sicherheit!»

SKS