

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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 46 (1973)

Heft: 12

Artikel: Wer sich nicht angurtert riskiert das Leben!

Autor: [s.n.]

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 sechsspuriger 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