

Prävention und Gesundheitsförderung SVV

Nr. 02 | 2011

11. Mai 2011

ASA | SVV

Schweizerischer Versicherungsverband
Association Suisse d'Assurances
Associazione Svizzera d'Assicurazioni

Herausgeber:

Heinz Roth
Leiter Prävention und Gesundheitsförderung
Schweizerischer Versicherungsverband SVV
C.F. Meyer-Strasse 14
Postfach 4288
CH-8022 Zürich
www.svv.ch
heinz.roth@svv.ch

Redaktion und Realisation:

Ursi Sydler GmbH, Niederlenz, www.sydler.com

**Download der Printversion und abonnieren
des elektronischen Newsletters unter:**

www.svv.ch/newsletterpraevention

Die richtige Einstellung bringt's	5
Kopfstützen schützen – die Kampagne geht weiter	6
Biomechanik und kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung	8
Gesellschaft für Trauma-Biomechanik	9
Fahrassistenzsysteme können Auffahrkollisionen vermeiden	10
UN-Dekade für Verkehrssicherheit 2011 – 2020	11
Richtiges Verhalten im Strassenverkehr	12
Gipfeltreffen mit Franky Slow Down	13
Agenda: Nationale Tagung für betriebliche Gesundheitsförderung 2011	14
Agenda: 13. Schweizerische Tagung für Arbeitssicherheit STAS 2011	14
L'appui-tête protégé – la campagne continue	15
Décennie de l'ONU pour la sécurité routière 2011–2020	17
Le bon comportement sur la route	17
Rencontre au sommet avec Franky Slow Down	17

Die richtige Einstellung bringt's



Heinz Roth

Liebe Leserin, lieber Leser

Am 11. Mai 2011 startet die Strassenverkehrskampagne «Kopf stützen – Nacken schützen. Sicher unterwegs mit der richtigen Einstellung». Die Kampagne zur richtigen Einstellung der Kopfstützen führt der Schweizerische Versicherungsverband SVV im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit FVS durch. Mit einer einfachen Botschaft, prägnant vermittelt, will die Kampagne für das Thema sensibilisieren und die Anzahl der richtig eingestellten Kopfstützen erhöhen. Dabei wird mit den Tipps der Kampagnenfigur «Joe Köpfchen», einer aufgefrischten Website und den bekannten TV-Spots an die 2009 abgeschlossene SVV-Kampagne angeknüpft.

Die Evaluation zur ersten Kampagnenwelle hat ergeben, dass sich der Anteil korrekt eingestellter Kopfstützen während der Kampagne um elf Prozentpunkte auf 56 Prozent verbessert hat. Acht Prozent der Befragten gaben an, die Kopfstützen-einstellung aufgrund der Kampagne «Kopf stützen – Nacken schützen» richtig eingestellt zu haben. Aufgrund dieser positiven Resultate hat der SVV entschieden, die Sensibilisierung der Automobilistinnen und Automobilisten weiterzuführen und sie mit einer aktualisierten Kampagne für die richtige Einstellung beim Fahren zu gewinnen.

Denn die Fakten sprechen für sich: Eine richtig eingestellte Kopfstütze bietet mehr Sicherheit im Strassenverkehr und verringert das Risiko von Verletzungen bei Heckkollisionen. Sind Höhe und Abstand der Kopfstützen richtig eingestellt, wird der Kopf bei einem Aufprall deutlich schonender abgefangen. Als Folge sind die Kräfte auf die Halswirbelsäule geringer, was das Risiko von Verletzungen vermindert. Aber eine Kopfstütze kann nur dann schützen, wenn sie richtig eingestellt ist, und zwar individuell auf jeden Fahrzeuginsassen. Dies im Gegensatz zum Airbag oder dem Seitenaufprallschutz, die ihre Schutzfunktionen automatisch ausüben.

Auf den Seiten 6 bis 10 finden Sie ausführliche Informationen zur neuen Kopfstützenkampagne. Ein Interview mit dem Unfallforscher Prof. Anton Brunner sowie ein Artikel von Prof. Felix Walz, Facharzt für Rechtsmedizin, vermitteln spannende Hintergrundinformationen zu den komplexen Welten der Unfallforschung und Biomechanik.

Den 11. Mai 2011 haben wir nicht zufällig als Kampagnenstart gewählt: Dieser Tag ist ebenso weltweiter Start zur UN-Dekade für Verkehrssicherheit. Unter dem Slogan «Time for Action» wird unter der Leitung der WHO zu mehr Verkehrssicherheit aufgerufen. Christoph Jahn, Projektleiter Verkehrssicherheit beim Bundesamt für Strassen, macht einen Bogen von der Schweiz zur Weltkampagne und stellt die Ziele der «Decade of Action for Road Safety» der Vereinten Nationen vor.

Dieter Lüthi, Geschäftsführer des Fonds für Verkehrssicherheit FVS, zeigt auf, für welche Ziele sich der FVS einsetzt und wo dieser innerhalb des weiten Feldes der Unfallprävention im Strassenverkehr positioniert ist. Abschliessend gibt Petra Hieber einen Abriss zum aktuellen Stand der Geschwindigkeitskampagne «Slow Down – Take it easy» und informiert über die für Mai und Juni 2011 geplanten Motorradevents.

Ich wünsche Ihnen gute Unterhaltung bei der Lektüre.

Heinz Roth
Leiter Prävention und Gesundheitsförderung SVV

VERSION FRANÇAISE

L'essentiel des articles en allemand a été résumé dans une «Version française» à l'intention des lectrices et lecteurs francophones. Vous trouverez celle-ci à partir de la page 15.

«Kopfstützen schützen» – die Kampagne geht weiter

Die neu lancierte SVV-Kampagne sensibilisiert für richtig eingestellte Kopfstützen

The advertisement features a man in a red shirt and cap, smiling and shielding his eyes with his hand. The background is dark with yellow and black hazard stripes at the top and bottom. The main text reads 'Kopfstützen schützen.' in large yellow letters. Below it, the question 'Fahren Sie mit der richtigen Einstellung?' is written in yellow. A logo shows a head profile with a seatbelt icon and the text 'Kopfstützen schützen.'. The man's shirt has a pocket with the same logo and the text 'Nacken schützen'. At the bottom left, there are logos for ASA | SVV Die Schweizer Versicherer and the Swiss Confederation. The website 'www.kopfstuetzen.ch' is displayed at the bottom center.

«Joe Köpfchen» ist als sympathischer Helfer und Tipp-Geber auf allen Kommunikationsmitteln der neuen Kampagne «Kopfstützen schützen» präsent.

Präventionskampagnen haben es schwer. Umso mehr, wenn es um das Verhalten im Verkehr geht. Denn die vielen Vorschriften und Verbote auf der Strasse sind für viele Automobilistinnen und Automobilisten ein Ärgernis. Es gibt aber auch gute Beispiele dafür, dass eine Präventionsbotschaft durchaus positiv aufgenommen wird: so etwa die nationale Kampagne «Kopfstützen schützen», die der Schweizerische Versicherungsverband SVV zusammen mit der bfu zwischen 2007 bis 2009 durchgeführt hat. Mit ihr gelang es, die Automobilisten für das Thema zu sensibilisieren und die Anzahl der korrekt eingestellten Kopfstützen in der Schweiz markant zu erhöhen. Erfolgsrezept war eine den schnellen Nutzen versprechende Botschaft, einfach und direkt formuliert und auf eine prägnante Weise vermittelt.

Aufgrund der positiven Resultate wird die Kampagne nun unter der Leitung des SVV im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit FVS weitergeführt.

Vertiefung der Botschaft

Während die erste Kampagne das Thema «Kopfstützen» lancierte, wird mit der Fortsetzung nun die Botschaft zur richtig eingestellten Kopfstütze vertieft. Dies erfolgt mit effektiver und zielgerichteter Beratung, die sowohl virtuell als auch real stattfindet. Damit wird den Feedbacks zur Vorgängerkampagne Rechnung getragen. Denn diese attestierten, dass die Argumentation zur richtigen Einstellung der Kopfstütze zwar durchaus einleuchtete, für die Umsetzung aber noch mehr Unterstützung und Beratung gefragt wäre.

Joe Köpfchen – der clevere Tipp-Geber im roten Overall

Die Lösung heisst ab Mai 2011 Joe Köpfchen. Joe Köpfchen ist der sympathische Helfer und Tipp-Geber, der überall in der Kampagne auftaucht und so die verschiedenen Massnahmen visuell und formal verbindet. Man begegnet ihm in kurzen Filmen im Internet, als Bildelement auf Plakaten oder – ab 2012 – als Berater vor Ort. Joe Köpfchen wirkt sympathisch und hat in seinem roten Overall und der roten Schirmmütze einen prägnanten Auftritt. Und in seiner volksnahen und populären Art packt er auch gerne gleich selber mal mit an. Mit seinen Tipps soll Joe Köpfchen dazu beitragen, dass noch mehr Automobilistinnen und Automobilisten ihre Kopfstütze richtig einstellen können und wissen, dass sie damit für die eigene Sicherheit im Strassenverkehr beitragen.



Beratung virtuell und real

Vertiefende, beratende Informationen stehen ihm Zentrum der neuen Kampagne. Die Inhalte werden auf zwei Ebenen kommuniziert: virtuell mit einer Ratgeber-Website und real mit Beratungsaktionen vor Ort. Die Ratgeber-Website www.kopfstuetzen.ch gibt den Besucherinnen und Besuchern Informationen rund um die Kopfstütze bzw. das richtige Einstellen der Kopfstütze. In kurzen Webfilmen liefert die Kampagnenfigur Joe Köpfchen Tipps und Wissenswertes zum Thema.

Wer sich vor einem Autokauf informieren möchte, wer mögliche Lösungen für grosse Personen sucht oder wer sich

DIE RICHTIGE EINSTELLUNG

1. Die richtige Höhe einstellen:

Die Oberkante der Kopfstütze befindet sich auf gleicher Höhe wie die Oberkante des Kopfes.

2. Den richtigen Abstand einstellen:

Der Hinterkopf berührt die Kopfstütze.

Lässt sich die Kopfstütze nicht optimal einstellen, kann die Einstellung des Sitzes helfen – stellt man ihn steiler, kommt die Kopfstütze höher zu stehen und der Abstand zum Hinterkopf verringert sich.

Überprüfen Sie vor dem Abfahren immer die Einstellung von Kopfstütze und Sitz – sowohl als Lenkerin oder Lenker als auch als Mitfahrerin oder Mitfahrer.

Die Kampagnen-Website www.kopfstuetzen.ch ist zu einem virtuellen Ratgeber ausgebaut worden.

ganz einfach über die verschiedenen Sitzkonstruktionen und -systeme informieren möchte, wird auf der Website virtuell kompetent beraten. Reale Beratung erhalten die Automobilistinnen und Automobilisten von Joe Köpfchen und seinem Team im zweiten Kampagnenjahr. Im Frühjahr und Sommer 2012 werden Beratungsteams in der ganzen Schweiz präsent sein und die Kopfstützen richtig einstellen.

Werbe- und PR-Massnahmen für Breitenwirkung

Unterstützt werden diese realen und virtuellen Beratungen, welche die eigentlichen Schlüsselemente der Kampagne darstellen, durch Werbe- und PR-Massnahmen. Diese flankierenden Massnahmen tragen insbesondere zur Verstärkung und Verlängerung der Aktionen bei. Zur Lancierung werden die aus der ersten Kampagne bekannten TV-Spots mit dem Auftritt von Joe Köpfchen ergänzt. So verschmelzen die Elemente des ersten Auftrittes mit der neuen Kampagnen-Figur Joe Köpfchen.

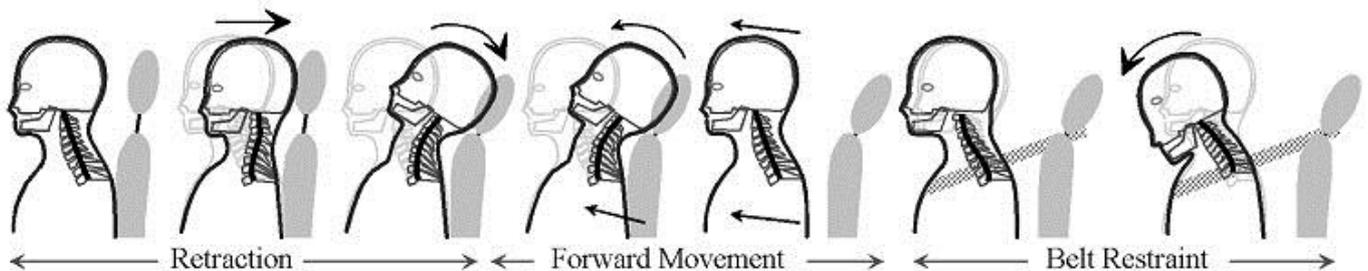
Ein Informationsflyer vermittelt kurz und einfach die wichtigsten Informationen zur richtigen Einstellung. Der Flyer kann bestellt oder auf der Website heruntergeladen werden.

Heinz Roth

Leiter Prävention und Gesundheitsförderung SVV

Biomechanik und kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung

Belastung der Halswirbelsäule bei so genannten «Bagatellunfällen»



Schematischer Bewegungsablauf von Kopf und Halswirbelsäule bei einer Heckkollision: Der Überstreckungsvorgang wird von der Kopfstütze abgefangen.

Von Verkehrsunfällen betroffene Autofahrerinnen und Autofahrer beklagen so genannte «Schleudertraumata» (kraniozervikale Beschleunigungstraumata) manchmal auch dann, wenn der Unfall «nur» von geringen oder auf den ersten Blick fehlenden Blechschäden begleitet wird. Bei der ärztlichen Untersuchung können dann oft keine sichtbaren Verletzungen der Halswirbelsäule festgestellt werden. Das kraniozervikale Beschleunigungstrauma geht also weniger mit «sichtbaren» Verletzungen einher, sondern stellt einen Beschwerdezustand mit vielen Ausprägungsformen dar. Die genauen Mechanismen der Schmerzentstehungen sind noch nicht bekannt. Bei Unfällen im Strassenverkehr, die Beschleunigungstraumata verursachen, handelt es sich in den meisten Fällen um Heckkollisionen, seltener um Frontalzusammenstöße sowie andere Kollisionskonstellationen. Nachfolgend werden die Mechanismen, welche die Halswirbelsäule bei einer Heckkollision belasten, kurz erläutert.

Mechanik des Aufpralls und Reaktionen des Körpers

Bei einer Heckkollision prallt ein Fahrzeug dem betroffenen vorderen Fahrzeug gegen das Heck. Die Insassen des betroffenen Fahrzeugs bewegen sich erst nach hinten; in der Schlussphase des Zusammenpralls kann es zu einem geringen Bewegungsaus Schlag nach vorne kommen. Das Ganze läuft innerhalb von etwas mehr als einer Zehntelssekunde über drei Phasen ab:

1. Die erste, rückwärtsgerichtete Bewegung der Insassen wird zuerst ca. auf Schulterhöhe durch die Oberkante der Rückenlehne abgefangen, während sich der Kopf noch ohne Kopfpotation und somit ohne Streckung der Halswirbelsäule nach hinten in Richtung Kopfstütze bewegt.
2. Erst in einer zweiten Phase beginnt der Kopf um die Querachse nach hinten zu drehen. Dies hat nun eine Streckung (Extension) der Halswirbelsäule zur Folge.

Diese Extension wird durch die Kopfstütze abgefangen, sofern diese korrekt eingestellt ist. Bei Werten der kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung bis zu 10 km/h erfolgt oft gar kein Kontakt des Hinterkopfes mit der Kopfstütze.

3. In der dritten Phase wird der Körper, bedingt durch die Elastizität der Sitzlehne, wieder in die umgekehrte Richtung von der Lehne weg nach vorne zur Windschutzscheibe bewegt, wo er anschliessend durch den Sicherheitsgurt auf Schulterhöhe aufgefangen wird; dies führt bei der nun eingeleiteten zweiten Kopfbewegung nach vorne zu einer energiearmen und somit im allgemeinen nicht verletzungsgefährdenden Beugung (Flexion) der Halswirbelsäule.

Kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung ist ausschlaggebend

Wichtig für die Belastung der betroffenen Fahrzeuginsassen ist u.a. die Höhe des Werts der kollisionsbedingten Geschwindigkeitsänderung (Delta-v): Delta-v bezeichnet den Betrag der Geschwindigkeit, um den ein Fahrzeug durch einen Stoss schneller wird.

Beispiel: Ein stillstehendes Fahrzeug wird von hinten gerammt; nach dem Stoss beträgt seine Geschwindigkeit statt 0 km/h nun z.B. 10 km/h. Somit beträgt der Delta-v-Wert 10 km/h.

Mit welcher Geschwindigkeit das auffahrende Fahrzeug auf das stillstehende auffährt, und ob es gebremst oder ungebremst auffährt, ist nur unter Einbezug der beiden Massen der beteiligten Fahrzeuge relevant. Entscheidend ist somit nicht die Aufprallgeschwindigkeit, sondern der resultierende Delta-v-Wert und auch die Beschleunigung des vorderen Fahrzeuges.

Delta-Werte bis etwa 10 km/h, die bei Heckkollisionen entstehen, können gesunde Personen nicht beeinträchtigen, wenn keine fahrzeugtechnischen oder biomechanischen Besonderheiten vorliegen. Bei Werten des Delta-v ab 10 km/h bis etwa 15 km/h ist es möglich, dass Beschwerden im Sinne eines «kraniozervikalen Beschleunigungstraumas» auftreten, bei Werten von über 15 km/h Delta-v sind Beschwerden der Halswirbelsäule nach einer Kollision ohne weiteres erklärbar.

Bei «üblichen Auffahrunfällen» mit nur «geringen Blechschäden», wie sie innerorts häufig auftreten, liegen in der Regel Delta-v-Werte von weniger als 10 km/h vor. Der für den Laien sichtbare Fahrzeugschaden ist kein verlässlicher Anzeiger für die Fahrzeugbelastung, insbesondere nicht bei modernen Fahrzeugen, da diese oft Kunststoffanbauten aufweisen, die das Ausmass des Schadens weniger augenscheinlich werden lassen. Nur die Ermittlung der Fahrzeugbelastung durch einen technischen Spezialisten ermöglicht eine korrekte Einschätzung des Schadens; laienhafte Annahmen führen meist zu folgenschweren Missverständnissen.

Zentrale Rolle der Kopfstütze

Eine wesentliche Rolle zur Herabsetzung der Belastung der Halswirbelsäule spielt folglich der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze: Je kürzer der Weg, den der Kopf bis zum Kontakt mit der Kopfstütze zurücklegen muss, desto geringer fällt die Belastung der Halswirbelsäule aus. Der Anprall des Kopfes an die Kopfstütze selber ist weder für die Halswirbelsäule noch für den Kopf gefährlich – die Kopfstützen sind heute aus energieabsorbierenden Materialien gefertigt und reduzieren die Aufprallenergie bei einem Unfall auf ein Minimum. Gefährlich in dieser Beziehung ist bei einer Heckkollision lediglich der Anprall an eine nicht gepolsterte Struktur, wie beispielsweise die Trennwand zum Laderaum bei einem Lieferwagen.

Weitere Faktoren, die bei einer Heckkollision vor einem ungünstigen Bewegungsablauf schützen, sind die Sitzkonstruktion als solche und die Verankerung des Sitzes, das heisst die Beschaffenheit der Sitzschiene. Diese technischen Details sind nicht offensichtlich und müssen vom Autokäufer oder der Autokäuferin gezielt erfragt werden. Zentral ist auch das Tragen der Sicherheitsgurte zum Schutz vor einem Aufprall, denn nach der Bewegung nach hinten Richtung Kopfstütze erfolgt eine zweite, nach vorne gerichtete Bewegung.

Bei frontalen Stössen steht für einen optimalen Schutz vor Verletzungen das Tragen der Sicherheitsgurte im Vordergrund; die Kopfstütze nimmt eine sekundäre Rolle ein. Bei leichten und mittelschweren Kollisionen wird ein Kopfanprall mit ungünstiger Rückwirkung auf die Halswirbelsäule mit grosser Sicherheit verhindert – bei heftigeren frontalen Kollisionen entfaltet zusätzlich der Airbag seine Schutzfunktion. Bei frontalen Stössen erträgt die Halswirbelsäule aus verschiedenen Gründen deutliche höhere Werte der Fahrzeugbelastung (Delta-v) als bei Heckkollisionen.

*Prof. Dr. med. Felix Walz, Facharzt für Rechtsmedizin
Verwaltungsratspräsident AGU, Zürich*

ARBEITSGRUPPE FÜR UNFALLMECHANIK (AGU)

Die Arbeitsgruppe für Unfallmechanik (AGU Zürich) ist eine interdisziplinäre Forschungsgruppe, die als Stiftung organisiert ist. Sie führt Forschungsprojekte im universitären und industriellen Rahmen durch, nimmt Begutachtungen vor, ist in der Lehre tätig und bietet Unfallrekonstruktionen im Gebiet der Traumabiomechanik, speziell im Zusammenhang mit der Sicherheit im Strassenverkehr, an.

Die AGU beschäftigt sich mit Forschung zu Themen wie Verletzungen der Halswirbelsäule bei Heckkollisionen und der entsprechenden Prävention, das Verhalten von Leichtfahrzeugen im Falle eines Zusammenpralls sowie der Sicherheit von Fussgängern.

Gesellschaft für Trauma-Biomechanik

Die «Gesellschaft für medizinische und technische Trauma-Biomechanik» will professionalisierte Beurteilungen fördern

Am 8./9. April 2011 fand an der Hochschule Konstanz das Gründungssymposium der «Gesellschaft für medizinische und technische Trauma-Biomechanik GMTTB» statt. Die Gesellschaft wurde von einer interdisziplinären Gruppe von Biomechanikern, Medizinern, Ingenieuren, Unfallanalytikern und Juristen aus der Schweiz und Deutschland initiiert. Sie hat zum Ziel, die technischen Unfallrekonstruktionen und biome-

chanischen Beurteilungen von verletzten Personen zu professionalisieren. Zu diesem Zwecke will sie Ausbildungen für Experten und interessierte Gutachter fördern.

LINKS

Weitere Informationen zur GMTTB finden Sie unter:
<http://www.traumabiomechanik-gmttb.de>



«Fahrassistenzsysteme können Auffahrkollisionen vermeiden»

Unfallforscher Anton Brunner gibt im Gespräch Einblick in die Entwicklung und Innovationen rund um Kopfstützen



Prof.
Anton Brunner

In Kopfstützen und Sitzen heutiger Autos steckt eine Menge Forschung, Hightech und über lange Zeit perfektioniertes Know-how. Die Kopfstütze ist ein wichtiger Bestandteil umfassender Sicherheitssysteme im Auto.

Welches sind die Haupteigenschaften einer guten Kopfstütze?

Wir betrachten Sitz und Kopfstütze als ein Ganzes. Die Stütze soll den Kopf bei einer Heckkollision möglichst rasch und sanft abfangen. Einerseits muss das Kopfpolster im Innern, d.h. unter einer flexiblen Oberfläche, genügend hart sein. Früher waren Kopfstützen als reine Komfortobjekte oft zu weich. Andererseits ist eine starke Verankerung im Sitz entscheidend.

Welche Folgen kann sie bei Kollisionen insbesondere verhindern bzw. verringern?

Schon bei relativ geringer Geschwindigkeit wirken bei mangelhafter Einstellung von Sitz und Kopfstütze gewaltige Kräfte auf die Halswirbelsäule. Bei der Heckkollision ist bei der Halswirbelsäule eine sogenannte S-Kurve zu beobachten: Der Kopf verschiebt sich gegenüber der Brust stärker nach hinten und die Halswirbelsäule verformt sich dabei in Form eines S. In der Folge können Befunde wie Übelkeit, Schwindel, starke Kopfschmerzen sowie mangelnde Konzentrationsfähigkeit auftreten. All das, was man im Volksmund unter dem Begriff «Schleudertrauma» subsummiert. Die richtig eingestellte Kopfstütze beugt dem vor.

Wie kann man beim Kauf eines neuen Autos bewusst auf die Qualität von Sitz und Kopfstütze achten?

Indem man einen Händler gezielt darauf anspricht und ihn auffordert, die zur Wahl stehenden Systeme zu erklären. Wichtig ist, es selbst auszuprobieren bzw. zu testen, wie benutzerfreundlich sich Sitz und Kopfstütze einstellen lassen. Auf alle Fälle lohnt sich ein Blick auf das Rating von Euro

NCAP, www.euroncap.com, das Sitze und Stützen seit 2008 systematisch bewertet.

Kopfstützen sind individuell richtig einzustellen. Kann das moderne, intelligente Auto hierbei Unterstützung bieten?

Es gibt heute Fahrzeuge mit automatischer, gespeicherter Sitz- und Kopfstützeinstellung. Wenn sich z.B. ein Paar beim Lenken abwechselt, reicht ein Knopfdruck. Auch ein topmodernes Auto kann uns jedoch nicht – z.B. analog zum Gurt mit einem Piepston – darauf aufmerksam machen, wenn Stützen falsch eingestellt sind. Das heisst also, es liegt immer noch an den Autoinsassen selbst, die Einstellung der Kopfstütze jeweils vor der Fahrt kurz zu prüfen.

Inwiefern sind weitere Innovationen möglich bzw. zu erwarten?

Die Fahrerassistenzsysteme sind auf dem Vormarsch. Ein wichtiges Stichwort ist der Abstandsregeltempomat, zu Englisch Adaptive Cruise Control. Ein Sensor misst laufend die Distanz zum Fahrzeug vor mir und lässt diese je nach Tempo nicht unter ein bestimmtes Minimum sinken – beschleunigt der Vordermann wieder, so beschleunigt das eigene Fahrzeug ebenfalls bis zum erlaubten Abstand. Wenn dieses Instrument dereinst flächendeckend in allen Autos eingebaut ist, kann es kaum mehr zu Heckkollisionen kommen. Vor allem beim City Safety-System von Volvo, bei dem nicht nur die Geschwindigkeit verzögert oder beschleunigt wird, sondern sogar eine Vollbremsung – wenn notwendig – eingeleitet wird.

Welchen Tipp geben Sie den Autofahrern in Bezug auf die Sicherheit im Auto und den Schutz ihres Nackens mit auf den Weg?

Man muss sich die erforderliche Zeit zum Einstellen wirklich nehmen, auch für die Personen auf den Rücksitzen. Als Lenker lohnt sich während der Fahrt ein regelmässiger Blick in den Rückspiegel, um sich zu vergegenwärtigen, in welcher Distanz das nächste Fahrzeug folgt. Beim Stehen vor einer roten Ampel bleibe ich immer auf der Bremse. Sollte man über den Rückspiegel merken, dass sich tatsächlich eine Auffahrkollision anbahnt, heisst es, mit aller Kraft auf die Bremse treten. Mit dieser Bewegung pressen wir uns automatisch stärker in den Sitz und drücken so den Kopf gegen die Stütze. Zudem wirkt die voll blockierte Bremse dem Anstoss von hinten entgegen.

Thomas Ammann, freier Journalist

UN-Dekade für Verkehrssicherheit 2011 – 2020

Am 11. Mai 2011 ist die Kampagne «Decade of Action for Road Safety» der Vereinten Nationen weltweit gestartet

Jährlich sterben weltweit 1,3 Millionen Menschen im Strassenverkehr, Tendenz steigend. Während auf den Strassen in Industrieländern über die letzten Jahrzehnte ein hoher Grad an Sicherheit erreicht werden konnte, ist die Verkehrssicherheit in Entwicklungs- und Schwellenländern zum Teil erschreckend tief. Dies nimmt nun die UNO – unter Federführung der Weltgesundheitsorganisation WHO – zum Anlass, das Thema der Strassenverkehrssicherheit weltweit auf die politische Agenda zu bringen.

Am 19./20. November 2009 gipfelte eine langjährige Vorbereitung in verschiedenen UN-Gremien in der ersten globalen UN-Ministerkonferenz zu Strassenverkehrssicherheit in Moskau. Zahlreiche europäische Verkehrs- und Innenminister, aber auch viele Minister aus Schwellen- und Entwicklungsländern nahmen daran teil. Sowohl in der Vorbereitung als auch an der Konferenz selbst war auch eine grosse Zahl an nichtstaatlichen Akteuren im Bereich Verkehrssicherheit beteiligt. Für die Schweiz hat eine kleine Delegation unter der Führung des damaligen Verkehrsministers Leuenberger an der Konferenz teilgenommen. An dieser Konferenz wurde eine Deklaration verabschiedet, in welcher die UN-Generalversammlung aufgefordert wurde, das nächste Jahrzehnt als «Decade of Action for Road Safety» auszurufen. Dieser leistete die UN-Generalversammlung im März 2010 Folge.

Katastrophale Verkehrssicherheit in Entwicklungsländern

Die Dekade richtet sich in erster Linie an Entwicklungs- und Schwellenländer, um dort das Bewusstsein für Verkehrssicherheit zu fördern. Während das Bedürfnis für individuelle Mobilität zum Teil rasant zunimmt, ist in diesen Ländern die Verkehrssicherheitslage oft katastrophal und die Infrastruktur ungenügend. In einigen Ländern gefährdet die Unsicherheit auf der Strasse die gesamte wirtschaftliche Entwicklung. So übertreffen die Kosten für die Verkehrsunsicherheit oft die Entwicklungsgelder, welche in ein Land fliessen. Aufgabe der WHO wird es sein, Wissen und Erfahrungen über Verkehrssicherheitsarbeit zu sammeln, aufzubereiten und in diese Länder zu transferieren.

Die WHO hat das Ziel, Strassenverkehrssicherheitsarbeit auf allen Ebenen zu verankern. Also global, regional, national und lokal. Bereits hat die WHO einen ersten Aktionsplan veröffentlicht. Verkehrssicherheit basiert darin auf den fünf Pfeilern: Management, sichere Strassen und Mobilität (nicht nur



Die UN-Dekade will die Verkehrssicherheit in Entwicklungs- und Schwellenländern fördern. (AA South Africa)

auf Strassen), sichere Fahrzeuge, sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und Rettungswesen. Mit zwei Ministerkonferenzen und drei UN-Wochen zu Verkehrssicherheit soll in den kommenden 10 Jahren der Thematik die nötige Aufmerksamkeit und ausreichend Gewicht geschenkt werden.

Weltweiter Kampagnenstart am 11. Mai 2011

Die Dekade hat zwar eigentlich schon im Januar 2011 begonnen, wurde aber von der WHO erst am 11. Mai 2011 mit dem Slogan «Time for Action» weltweit gross lanciert. An vielen Orten weltweit sind grössere Events abgehalten worden. Dazu eingeladen waren Staatsoberhäupter oder zuständige Minister und andere wichtige Personen. Die Staaten wurden aufgefordert, ihre nationalen Verkehrssicherheitsaktivitäten, insbesondere den nationalen Aktionsplan, auf die Lancierung am 11. Mai 2011 abzustimmen. Im Fall der Schweiz war dies weder möglich noch sinnvoll. Denn das Massnahmenpaket «Via Sicura» steckt, nach langer Vorarbeit, zur Zeit mitten in der parlamentarischen Beratung und kann daher nicht einfach so präsentiert werden. Erfreulich ist aber, dass in der Schweiz die Lancierung der Kampagne zur richtigen Einstellung von Kopfstützen auf den 11. Mai 2011 terminiert werden konnte.

Christoph Jahn, Projektleiter
Verkehrssicherheit Internationales ASTRA

LINKS

Weitere Informationen zur UN-Dekade finden Sie unter:
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/



Richtiges Verhalten im Strassenverkehr

Der Fonds für Verkehrssicherheit FVS bringt mit Präventionsaktionen die Verkehrsteilnehmenden auf die richtige Spur

Der Fonds für Verkehrssicherheit FVS hat sich in den letzten Jahren stetig gewandelt und den aktuellen Trends angepasst. Meist abwartend verhielt er sich früher und war damit von der Qualität der eingereichten Projekte abhängig. Heute wird der FVS oftmals selbst aktiv, ist teilweise bereits bei der Projektgestaltung beteiligt.

Mit seinen gezielten Präventionsmassnahmen will der FVS sämtliche Verkehrsteilnehmenden ein Leben lang begleiten und dabei ihr Verhalten in eine gesellschaftlich erwünschte Richtung lenken. Grundlage bilden die Schwerpunkte aus «Via Sicura» und dem Handlungsprogramm, das sich der FVS selbst auferlegt. Der FVS unterstützt primär schweizweite und überregionale Gesuche und Projekte, um eine möglichst grosse Wirkung zu erzielen. Die Mittel dürfen nur für edukative Projekte und nicht für strassenbauliche respektive verkehrspolizeiliche Massnahmen eingesetzt werden. Damit positioniert sich der FVS in der reinen Verhaltensprävention.



«Turboschlaf» heisst die aktuelle vom FVS finanzierte Kampagne zur Bekämpfung von Müdigkeit am Steuer. (bfu)

Die drei Interventionsbereiche des FVS

Aufgrund des edukativen Auftrags engagiert sich der FVS in drei Interventionsbereichen:

1. **Aus- und Weiterbildung der Verkehrsteilnehmenden:** Dieser Bereich umfasst Aktionen und Projekte, die der Verkehrserziehung und der freiwilligen Weiterbildung dienen. Die Verkehrserziehung deckt primär den Altersbereich der Schüler sowie der Jugendlichen ab. Im Wesentlichen werden Hilfsmittel wie Broschüren, Spiele, Triki-Leuchtgürtel, etc. mitfinanziert. Die Hilfsmittel werden den Schulen und den Verkehrsinstruktoren der Polizei, welche die Kinder in den Bereichen Fussverkehr und Velofahren ausbilden, zur Verfügung gestellt. Für Jugendliche nach der obligatorischen Schulzeit engagiert sich der FVS in den Berufsschulen und Gymnasien durch Mitfinanzie-

rung von themenspezifischen Veranstaltungen (mit Einbezug der Folgen von Alkohol, Drogen, Handy am Steuer, usw.) Die freiwillige Weiterbildung zielt darauf ab, mit finanziellen Anreizen Risikogruppen wie Junglenkende, Motorradfahrende und Senioren anzuregen, ihre Fahrweise in anerkannten Kursen zu erfahren und ihren Fahrstil mehr als nur zu überdenken.

2. **Kampagnen und Aktionen:** Die Verwaltungskommission hat in den letzten fünf Jahren schweizweit die Kampagnen Sicherheitsgurt, Geschwindigkeit, Übermüdung und Schulanfang/-weg finanziert. Daneben hat sie sich finanziell auch massgeblich bei der Kopfstützen-Kampagne und der Velohelmbon-Aktion engagiert.
3. **Grundlagen und Forschung:** Im Auftrag des FVS werden jährlich die Grundlagen für wissensbasierte Entscheidungsfindung erarbeitet. Der FVS unterstützt die Erforschung weiterer Unfallursachen, sofern eine Forschungslücke besteht.

All diese Aktionen und Projekte werden von Partnerorganisationen des FVS – beispielsweise vom Schweizerischen Versicherungsverband SVV – ausgeführt. Die Geschäftsstelle des FVS begleitet die Partner und stellt sicher, dass die eingereichten Gesuche wie auch die von der Verwaltungskommission initiierten Kampagnen und Aktionen vorgabegemäss umgesetzt und ausgeführt werden.

Dieter Lüthi, Geschäftsführer FVS

FONDS FÜR VERKEHRSSICHERHEIT FVS

Der FVS ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt und steht unter der Aufsicht des Bundesrates. Als Organe fungieren die aus 12 Mitgliedern bestehende Verwaltungskommission sowie die Geschäftsstelle in Bern. Die finanziellen Mittel stammen aus einem Beitrag, den alle Motorfahrzeughalter mit der Haftpflichtprämie bezahlen. Derzeit entspricht dies 0,75 Prozent der Nettoprämie (maximal möglich: 1 Prozent). Dem FVS stehen damit jährlich rund 20 Mio. Franken zur Verfügung.

Der FVS geht zurück auf die am 23. Juni 1966 gegründete Stiftung «Fonds für Unfallverhütung im Strassenverkehr». Mit dem 1976 erlassenen Gesetz über einen «Beitrag für die Unfallverhütung im Strassenverkehr» wurden die Zuwendungen aus der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung verfassungsrechtlich abgestützt.

Weitere Informationen finden Sie unter: <http://www.fvs.ch>

«Gipfeltreffen» mit Franky Slow Down

Diesen Frühsommer stehen die Motorradfahrer im Fokus der Slow down-Kampagne

Auch im dritten Kampagnenjahr rollt die nationale Präventionskampagne «Slow down. Take it easy» munter weiter. Im Frühjahr/Frühsommer 2011 stehen in dieser Kampagne, die der SVV und die bfu gemeinsam im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit FVS durchführen, die Motorradfahrenden im Fokus. Neben den jungen Autolenkenden bilden sie die zweite Kernzielgruppe, sind aufgrund ihrer Heterogenität jedoch noch schwerer zu erreichen. Aktuell umfasst die Kampagne TV-Spots und neue Webkurzfilme (Webisodes), die über Facebook, die Kampagnenwebsite und Youtube verbreitet werden sowie einen Plakataushang auf Passstrassen.

Events sollen Verhalten verändern

Mit dem Ziel der Verhaltensänderung werden «On the Road» spezielle Aktionen mit Partnern durchgeführt. Bereits zum zweiten Mal war die Kampagne im Februar 2011 an der Swiss Moto Zürich, der grössten Motorradmesse der Schweiz, präsent. Und am 8. Mai 2011 trat Franky Slow Down «himsel» als Ehrengast an der Love Ride auf. Diese Benefizveranstaltung zu Gunsten muskelkranker und behinderter Menschen, die von Harley Davidson im Zürcher Oberland durchgeführt wird, zieht jährlich Tausende von Motorradfans an und verfügt über eine grosse Medienpräsenz. Neu sind die so genannten «Biker Prävi Days», die am 14./15. Mai 2011 im Fahrsicherheitszentrum Cazis (GR) von der Kantonspolizei Graubünden durchgeführt werden und ganz gezielt für sicheres Fahren sensibilisieren. Dabei wird auch der Töfffahrer des Jahres prämiert – unter Anwesenheit von Franky Slow Down bzw. Franky's Little Helper.

«Gipfeltreffen» am Gotthard an Pfingsten

Auch dieses Jahr werden, wie bereits letztes Jahr, so genannte «Gipfeltreffen» organisiert. Erster Höhepunkt ist die «Aktion Super Bike» am Gotthard, wo Franky's Band «Da Sign&the Opposite» auftritt. Zusammen mit Franky's Little Helper werden sie die Biker daran erinnern, dass Motorradfahren auch mit angepasster Geschwindigkeit Spass macht. Dieses erste Gipfeltreffen findet am Pfingstsonntag, 12. Juni 2011 statt und wird in Zusammenarbeit mit den Kantonspolizeien der Zentralschweiz (Kantone UR, ZG, OW, NW, SZ) und des Tessins durchgeführt. Weitere Gipfeltreffen sind in Planung. Neben diesen Aktionen für und mit den Motorradfahrenden ist die Kampagne auch wieder als TCS-Inforadar auf den Schweizer Strassen präsent: in einer Frühlingswelle noch bis Ende Mai, in einer Herbstwelle von Mitte September bis Mitte



Franky Slow Down wird auch im dritten Kampagnenjahr als bekannter und respektierter Botschafter eingesetzt.

November 2011. Auch im zweiten Halbjahr wird immer wieder Neues zu lesen und zu sehen sein: Auf der Kampagnen-Facebookseite werden zum Beispiel weitere Webisodes zu Frankys Aktivitäten erscheinen – gestaffelt im Verlaufe des Jahres.

Grosse Resonanz für eine erfolgreiche Kampagne

Die Zahlen beweisen es: Die Franky-Slow-Down-Kampagne und ihre Botschaft sind beliebt. Mit mehr als 233'000 Fans ist sie eine der grössten Facebook-Communities der Schweiz. Seit Start der Kampagne sind zudem bereits 1,5 Millionen Sticker im Umlauf – die meisten davon wurden aktiv via Website bestellt. Zusätzlich können heute auch T-Shirts mit dem Kampagnenlogo online bestellt werden, wovon reger Gebrauch gemacht wird. Und auch in diesem Jahr war die Kampagne wieder ein beliebtes Fasnachtssujet.

Eine Evaluation, die die Universität Zürich im Auftrag des FVS durchführte, zeigt, dass die Kampagne bei der Bevölkerung bekannt ist und gut ankommt: 24 Prozent der Gesamtbevölkerung kennt die Kampagne ungestützt, 79 Prozent gestützt. Gleichzeitig zeigt die Evaluation aber auch, dass an der Einstellungs- und Verhaltensänderung weiter gearbeitet werden muss. Deshalb wird Franky Slow Down auch im dritten Kampagnenjahr als Botschafter eingesetzt.

Petra Hieber, advocacy ag

FRANKY SLOW DOWN «ON THE ROAD»

14./15. Mai 2011: Im Fahrsicherheitszentrum Cazis (GR) finden die «Biker Prävi Days» statt.

12. Juni 2011: Am Gotthard findet die «Aktion Super Bike» statt. Weitere solche «Gipfeltreffen» sind in Planung.

Weitere Informationen unter: <http://www.slow-n-easy.ch>

Nationale Tagung für betriebliche Gesundheitsförderung 2011

Stress und Arbeit – die aktuellen Herausforderungen

Am Mittwoch, 7. September 2011 findet an der Universität St. Gallen die diesjährige nationale Tagung für betriebliche Gesundheitsförderung statt. Sie befasst sich mit der Problematik «Stress und Arbeit». Präsentiert werden Handlungsanleitungen, um die Ursachen von Stress am Arbeitsplatz zu finden und zu beseitigen. Es werden neue Ansätze zum Stressabbau sowie zur Förderung von Engagement und Leistungsfähigkeit am Arbeitsplatz vorgestellt. Programme zur Stressprävention und -intervention, deren Wirkung und ökonomischer Nutzen belegt sind, werden aufgezeigt. Beispiele aus Betrieben zeigen, worauf es in der Praxis ankommt. Zudem bieten Symposien Gelegenheit, Werkzeuge und Methoden kennen zu lernen. Aus rechtlicher Sicht wird die Frage der Stresshaftung von Unternehmen erörtert.

Diese Tagung der Gesundheitsförderung Schweiz richtet sich an Führungskräfte und Personalfachleute, an Gesundheitsbeauftragte in Unternehmen sowie Spezialisten der Arbeitssicherheit. Vertreterinnen und Vertreter von öffentlichen Instituten gehören ebenso zum Zielpublikum wie Entscheidungsträger aus Politik, Wirtschaft und der Verwaltung.



Das Thema Stress gehört zu den grossen Herausforderungen der modernen Arbeitswelt. (Gesundheitsförderung)

LINKS



Weitere Informationen und die Anmeldung zur Tagung finden Sie unter: <http://www.gesundheitsfoerderung.ch/tagung>

Programme détaillé et bulletin d'inscription au congrès: www.promotionsante.ch/congres

13. Schweizerische Tagung für Arbeitssicherheit STAS 2011

Instandhaltung – Bestandteil des erfolgreichen Risikomanagements

Am Donnerstag, 20. Oktober 2011 findet im Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL) die diesjährige STAS-Tagung statt. Die Tagung, welche sich an die oberste Führungsstufe richtet, beleuchtet das Thema «Instandhaltung – Bestandteil des erfolgreichen Risikomanagements» unter verschiedensten Aspekten. Erfolgreiches Risikomanagement setzt eine systematische Instandhaltung voraus. Ob es sich um geplante Instandhaltungsarbeiten oder die Behebung von unerwarteten Störungen handelt: Instandhaltungsarbeiten bergen immer ein erhöhtes Risiko. Was trägt zur sicheren Instandhaltung bei? Welche Faktoren gilt es dabei zu berücksichtigen? Und wie sieht die Praxis aus? Dies sind die Fragen, welche die hochkarätigen Referenten aus Forschung und Wirtschaft beleuchten – aus philosophischer, juristischer, wirtschaftlicher und soziologischer Sicht. Die Teilnehmenden werden Gelegenheit haben, sich mit anderen Führungsverantwortlichen, Akteuren der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes sowie Vertretern von Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen ebenso wie der Privatassekuranz auszutauschen.



Vor Instandhaltungsarbeiten müssen Maschinen sicher stillgesetzt und vor unerwartetem Anlauf gesichert werden. (Suva)

LINKS



Weitere Informationen und die Anmeldung zur Tagung sind ab Montag, 16. Mai 2011 online abrufbar unter: http://www.suva.ch/STAS_2011

«L'appui-tête protège» – la campagne continue

La nouvelle campagne de l'ASA sensibilise au réglage correct des appuis-tête

L'appui-tête protège.

Roulez-vous avec la sécurité en tête?

L'appui-tête protège.

nuque protégée

L'appui-tête protège.

ASA | SVV
Les Assureurs Suisses

Fonds de l'assurance routière
Fonds de l'assurance routière
Fonds de l'assurance routière

www.appuis-tete.ch

Sympathique et de bon conseil, «Jo le futé» est présent sur tous les supports de communication de la nouvelle campagne «L'appui-tête protège».

La nouvelle campagne de l'ASA «Tête calée – nuque protégée. Rouler avec la sécurité en tête» démarre le 11 mai 2011. L'Association Suisse d'Assurances (ASA) mène la campagne pour le bon réglage des appuis-tête sur mandat du Fonds de sécurité routière. Par un message simple et facile à retenir, la campagne sensibilise au réglage correct des appuis-tête. Les conseils du personnage «Jo le futé», un site Internet actualisé et les spots télévisés connus font le lien avec la campagne de l'ASA achevée en 2009.

Tandis que la première campagne, qui s'est déroulée entre 2007 et 2009, lançait la thématique de l'appui-tête, le nouveau volet approfondit le message. Les contenus sont communiqués sur deux niveaux: virtuel avec un site Internet de conseil et réel avec des interventions sur le terrain.

Jo le futé – de bon conseil en combinaison de travail rouge

Sympathique et de bon conseil, Jo le futé est toujours prêt à aider l'automobiliste. Il fait son apparition un peu partout dans la campagne, reliant ainsi les différentes mesures au niveau de la forme et des visuels. Par ses conseils, il devrait contribuer à augmenter le nombre d'automobilistes qui règlent correctement leur appui-tête et sont conscients d'agir ainsi pour leur propre sécurité sur la route.

Le site Internet de conseil www.appuis-tete.ch propose aux visiteuses et visiteurs toutes sortes de renseignements en rapport avec le réglage de l'appui-tête. Dans de brefs spots Internet, Jo le futé propose des conseils et des infos utiles à ce sujet.

Au cours de la deuxième année de la campagne, les automobilistes pourront bénéficier des conseils de Jo le futé et son équipe sur le terrain. Au cours du printemps et de l'été 2012, des équipes de conseil seront présentes dans toute la Suisse et régleront les appuis-tête sur place.

Publicité et communication grand public

Ces conseils réels et virtuels, éléments clés de la campagne, sont soutenus par des mesures publicitaires et de relations publiques. Pour le lancement, les spots télévisés de la première campagne sont complétés par l'apparition de Jo le futé. Ainsi les éléments déjà connus font-ils un tout avec le nouveau personnage, Jo le futé.

Un dépliant complète les activités publicitaires classiques et offre sous une forme concise et simple les informations essentielles pour rouler avec la sécurité en tête. Le dépliant peut être commandé ou téléchargé sur le site Internet.

*Heinz Roth, Responsable du secteur prévention
et promotion de la santé ASA*



Le site Internet de la campagne www.appuis-tete.ch a été complété pour servir de guide virtuel.

C'EST LE RÉGLAGE QUI COMPTE

1. Bien régler la hauteur:

L'arête supérieure de l'appui-tête doit être à la même hauteur que le dessus du crâne.

2. Bien régler la distance:

L'arrière de la tête doit toucher l'appui-tête.

Si vous n'arrivez pas à un réglage optimal de l'appui-tête, c'est peut-être le réglage du siège qui est en cause: en le réglant plus vertical, l'appui-tête se trouve plus haut et la distance par rapport à la tête diminue.

Avant de démarrer, vérifiez toujours le réglage de l'appui-tête et du siège – aussi bien en tant que conductrice ou conducteur que passagère ou passager.

INTERVIEW D'ANTON BRUNNER

Les appuis-tête et les sièges des voitures modernes renferment des quantités de recherche, de technique de pointe et de savoir-faire perfectionné depuis des années. L'appui-tête est un élément important des systèmes de sécurité aujourd'hui inclus dans une voiture. Le Professeur Anton Brunner, chercheur en accidentologie, donne dans l'interview un aperçu de l'évolution et des innovations relatives aux appuis-tête.

Il considère le siège et l'appui-tête comme un tout. Ainsi conseille-t-il, lors de l'achat d'une voiture, de prêter attention aux systèmes de sièges et d'appuis-tête proposés et de vérifier le classement d'Euro NCAP (www.euroncap.com). De plus, il expose les nouveautés des systèmes d'aide à la conduite. En tant que chercheur en accidentologie, il est convaincu que, le jour où tous les véhicules seront équipés d'un régulateur de distance de sécurité, les collisions par l'arrière disparaîtront pratiquement.

Voir le texte allemand aux pages 6 à 10.

Décennie de l'ONU pour la sécurité routière 2011–2020

La campagne mondiale des Nations Unies «Décennie d'action pour la sécurité routière» a été lancée le 11 mai 2011

Chaque année, 1,3 millions de personnes meurent sur les routes du monde entier. L'ONU, sous la direction de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), a donc décidé de mettre la sécurité routière sur l'agenda politique mondial. En mars 2010, l'Assemblée générale de l'ONU a proclamé la «Décennie d'action pour la sécurité routière». Le 11 mai 2011, cette décennie, qui s'adresse en premier lieu aux pays en développement et émergents, a été lancée dans le monde entier sous le slogan «Il est temps d'agir».

Voir le texte allemand à la page 11.



La Décennie vise à encourager la sécurité routière dans les pays en développement et émergents. (AA South Africa)

Le bon comportement sur la route

Par ses actions de prévention, le Fonds de sécurité routière (FSR) met les usagers de la route sur la bonne voie

Le Fonds de sécurité routière (FSR) veut, par des actions de prévention ciblées, accompagner les usagers de la route toute leur vie. Les bases en sont les points forts de «Via Sicura» et le programme d'action du FSR. Le FSR mène une prévention purement comportementale et s'investit dans les domaines formation et perfectionnement, campagnes et actions ainsi que bases et recherche. Il est placé sous la surveillance du Conseil fédéral et se compose d'une Commission administrative et d'un Secrétariat.

Voir le texte allemand à la page 12.



«Turbosieste» – ainsi s'intitule l'actuelle campagne de lutte contre la fatigue au volant financée par le FSR. (bpa)

«Rencontre au sommet» avec Franky Slow Down

La campagne Slow down vise les motocyclistes

La campagne nationale de prévention «Slow down. Take it easy» fait son chemin. Au printemps/été 2011, cette campagne réalisée par l'ASA et le bpa sur mandat du Fonds de sécurité routière (FSR), vise les motocyclistes. Diverses actions sont réalisées «On the Road» dans le but de modifier les comportements. Le premier point fort est l'action «Super Bike». Cette rencontre au sommet se tiendra le 12 juin 2011, dimanche de la Pentecôte, sur le Saint-Gothard.

Voir le texte allemand à la page 13.



Messenger bien connu, Franky Slow Down poursuit sa mission pour la troisième année de la campagne.