

# sicher leben



## SICHERHEIT DER AUTOINSASSEN

Interview mit der bfu-  
Direktorin zum neuen  
Sicherheitsdossier

## FAHREIGNUNG

Wann ist ein psycho-  
logisches Gutachten  
nötig?

## ELEKTROMOBILITÄT

Herausforderung für die  
Unfallverhütung

# Inhalt

## DIE ZAHL

Goldene Regeln fürs blaue Nass 3

## FOKUS SICHERHEIT DER AUTOINSASSEN

bfu-Empfehlungen auf neuestem Stand:  
Interview mit der bfu-Direktorin Brigitte Buhmann 4

Bäume am Strassenrand:  
Landschaftsarchitektur versus Sicherheit 7

Verkehrspsychologische Gutachten als Mittel  
zur Unfallverhütung 8

## NETZWERK

Partner  
Die bfu am Forum Elektromobilität:  
«E-Sicherheit muss heute schon ein Thema sein» 10

Gesucht: Best Practice für die Gesundheitsförderung im Alter 12

Betriebe  
«9 Mio Arbeitstage gehen durch Nichtberufsunfälle verloren» 14

## KAMPAGNE

Vision Zero: Kein Kind soll ertrinken 16

## IMPRESSUM

**Herausgeberin:** bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Hodlerstrasse 5a, CH-3011 Bern, info@bfu.ch, www.bfu.ch, Tel. +41 31 390 22 22

**Adressänderungen:** abo@bfu.ch

**Redaktion:** Ursula Marti (wortreich gmbh), Magali Dubois (bfu), Rolf Moning (bfu), Tom Glanzmann (bfu)

**Redaktionsadresse:** Ursula Marti, wortreich gmbh, Maulbeerstrasse 14, 3011 Bern, ursula.marti@wortreich-gmbh.ch, Tel. +41 31 305 55 66

**Korrektorat:** Hedy Rudolf (bfu)

**Bildnachweise:** Seite 1: Caspar Martig; Seiten 2, 5, 7, 8, 9, 13: Iris Andermatt; Seite 3: SLRG; Seite 10: ImagePoint; Seite 11: Forum Elektromobilität; Seite 11 (Aufgefallen), 15, 16: bfu; Seite 12: Marco Zanoni; Seite 14: Simone Wälti

**Layout:** SRT Kurth & Partner AG, Ittigen **Druck:** UD Print AG, Luzern, klimaneutral gedruckt

**Auflage:** Deutsch: 9200, Französisch: 3300, Italienisch: 1100.

Das Magazin erscheint vierteljährlich.

© Wiedergabe von Artikeln nur mit Genehmigung der Redaktion und unter vollständiger Quellenangabe.

## EDITORIAL



### Junge Männer schleudern ausserorts

Das Positive vorweg: Die Entwicklung des Unfallgeschehens bei den Personenwagen-Insassen ist erfreulich. Die Anzahl der schweren Personenschäden konnte in der Schweiz seit 1980 um 74% vermindert werden, obwohl die Fahrleistung im gleichen Zeitraum von 32 auf 52 Milliarden Kilometer gestiegen ist.

Leider negativ: Jährlich werden immer noch rund 180 PW-Insassen getötet und 1800 schwer verletzt. Um diese Zahlen weiter senken zu können, müssen vor allem Defizite bei den PW-Lenkenden und der Infrastruktur reduziert werden, wie das 7. bfu-Sicherheitsdossier «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende» deutlich aufzeigt. Interessant auch die besonderen Schwerpunkte im Unfallgeschehen:

- Männliche PW-Insassen im Alter von 18 bis 24 Jahren haben pro Fahrkilometer ein dreieinhalb Mal höheres Risiko, schwer oder tödlich zu verunfallen, als PW-Insassen im Alter von 25 bis 44 Jahren.
- Das fahrleistungsbezogene Verletzungsrisiko ist ausserorts drei Mal so hoch wie auf Autobahnen.
- Rund die Hälfte der schwer verletzten und getöteten PW-Insassen verunfallt bei Schleuder-/Selbstunfällen sowie annähernd ein weiteres Drittel bei Frontalkollisionen und Auffahrunfällen.

Was bedeuten diese Erkenntnisse für die aktuelle und künftige Arbeit der bfu? In einem ausführlichen Interview auf den Seiten 4 bis 6 äussert sich bfu-Direktorin Brigitte Buhmann zu den wichtigsten Zielen und Massnahmen.

**Rolf Moning**

# Goldene Regeln fürs blaue Nass

**BADEREGELN** Vor mehr als 50 Jahren ins Leben gerufen und mittlerweile im ganzen Land bekannt: die 6 Baderegeln der SLRG. Die wohl bekannteste: Nach üppigem Essen 2 Stunden warten, ehe man ins Wasser geht. Diese Regel ist unterdessen erweitert worden.

Wer Sport treibt, benötigt Energie und Konzentration. Das ist beim Baden oder Schwimmen nicht anders. Deshalb hat die Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft eine ihrer 6 Baderegeln ergänzt. «Es ist wichtig, dass man sich körperlich wohl fühlt», erklärt Markus Obertüfer, Zentralsekretär der SLRG. «Und dass man weder mit ganz leerem und auch nicht mit übervollem Magen und nicht nach Alkohol- oder Drogenkonsum schwimmen geht.» Dadurch sind Schwimmerinnen und Schwimmer in der Lage, sich in heik-



len Situationen an Land zu retten. Die Regel wurde vor allem auch angepasst, weil sich Ertrinkungsunfälle nach Alkohol- und Drogenkonsum häuften.

Eine genauso wichtige Regel richtet sich an Erwachsene und schützt die Kleinsten: Kinder sollen sich nie unbeaufsichtigt am Wasser aufhalten. Dies ist auch die Botschaft, die die bfu im Rahmen ihrer Wasserkampagne seit Mai 2011 kommuniziert: Kinder immer im Auge behalten.

Kleine in Reichweite. **tg**  
Mehr Informationen: [www.slrq.ch](http://www.slrq.ch),  
[www.water-safety.ch](http://www.water-safety.ch)



Baderegel Nr. 2: Nie alkoholisiert oder unter Drogen ins Wasser! Nie mit vollem oder ganz leerem Magen schwimmen.

## ZOOM

### Reitunfälle bei Frauen weit oben in der Statistik

Die bfu hat ein Grundlagenpapier zum Unfallgeschehen im Pferdesport erarbeitet. Gemäss der bfu-Hochrechnung verunfallen in der Schweiz jährlich ca. 6600 Personen beim Pferdesport, davon rund 3 tödlich. Insgesamt liegt der Pferdesport in der UVG-Statistik der Sportunfälle deutlich hinter den Spitzenreitern Fussball, Schneesport usw. auf dem 10. Rang.

Bei der Aufteilung nach Geschlecht wird jedoch ersichtlich, dass der Reitsport bei den UVG-versicherten Frauen die Sportart mit den zweithäufigsten Verletzungen ist, direkt nach dem Skifahren.

Der Hergang bei Reitunfällen ist meist ein Sturz vom Pferd. Weitere Unfälle ereignen sich etwa bei Kollisionen mit Fahrzeugen. Die meisten Verletzungen

betreffen den Rumpf sowie den Schultergürtel oder den Oberarm. Prellungen gefolgt von Verstauchungen, Zerrungen sowie Brüchen sind die häufigsten Verletzungsarten. Die bfu ist nun daran, auf Basis dieser statistischen Grundlagen zusammen mit dem Reitsportverband Informationsmaterial mit praktischen Hinweisen zur Sicherheit zu erarbeiten. **um**

# bfu-Empfehlungen auf neustem Stand

**SICHERHEITSDOSSIER** Die bfu hat ein neues Nachschlagewerk erarbeitet, das aufzeigt, wie die Sicherheit von Lenkenden und Mitfahrenden von Personewagen weiter verbessert werden kann. Die Direktorin, Brigitte Buhmann, erläutert die wichtigsten Ziele und Massnahmen.

*sicher leben: Welches Ziel verfolgt die bfu mit den Sicherheitsdossiers?*

**Brigitte Buhmann:** Die bfu hat den gesetzlichen Auftrag, effektive und effiziente Unfallverhütung zu betreiben und auch die Präventionsaktivitäten von Partnerorganisationen zu koordinieren. Dazu braucht es Wissen und Entscheidungsgrundlagen. Unsere Sicherheitsdossiers – es gibt insgesamt 7

**«Für effektive und effiziente Unfallverhütung braucht es Entscheidungsgrundlagen.»**

davon – stellen eine wichtige Basis zur Erfüllung dieser Aufgaben dar: Sie helfen uns einerseits, unsere Projekte stets nach den neusten Erkenntnissen auszurichten und mit unseren Mitteln einen maximalen Präventionsnutzen zu erlangen. Andererseits stehen sie auch unseren Präventionspartnern zur Verfügung. Dadurch gehen alle vom Gleich-

chen aus: von einer wissenschaftlichen Faktenbasis. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für eine optimale Koordination.

**Und brauchen die Partner diese Grundlage auch?**

Ja. Gefreut haben mich etwa die Rückmeldungen von «Pro Velo» und «Fussverkehr Schweiz» oder auch von Motorrad-Vertretern. Für sie sind die entsprechenden Sicherheitsdossiers (Fahrradverkehr, Fussverkehr, Motorradverkehr) zu zentralen Nachschlagewerken geworden, auf die sie bei ihrer Arbeit immer wieder zurückgreifen.

**Welche Rolle spielt der Fonds für Verkehrssicherheit?**

Er ist der Auftraggeber der Sicherheitsdossiers und braucht diese, um Gesuche für finanzielle Unterstützung von Präventionsprojekten zu beurteilen.

**Wie geht die bfu vor, um ein Sicherheitsdossier zu erstellen?**

Der Aufbau ist jeweils ähnlich. Am Anfang steht die Unfallanalyse (was passiert?), danach folgt die Risikoanalyse (warum passiert es?) und schliesslich die Interventions- und Massnahmenanalyse (wie kann es verhindert werden?). Letztere ist besonders relevant, weil dort alle denkbaren Massnahmen auf der Basis verschiedener Kriterien wie z.B. der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit beurteilt werden. Daraus ergeben sich dann konkrete Empfehlungen für die Präventionsarbeit.

**Kommen wir zum neusten Sicherheitsdossier «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende». Dieses legt dar, dass ein grosser Teil der Unfallrisiken bei den Autofahrenden selber liegt, nämlich bei mangelnden Kompetenzen und ungenügendem Fahrverhalten. Sie schlagen vor, die Fahrausbildung zu verbessern. Was soll sich konkret ändern?**

Bei der 1. Ausbildungsphase soll die Einstellung der Lenkenden zur Sicherheit im Vergleich zur technischen

## **Wichtigste Massnahmen in Kürze**

Die 1. und 2. Phase der Fahrausbildung soll noch besser auf die Defizite der PW-Lenkenden ausgerichtet werden. Ergänzend dazu braucht es repressive Massnahmen (Polizeikontrollen, Sanktionen bis hin zu Fahreignungsabklärungen). Fahr-Assistenz-Systeme sollen

in der breiten Bevölkerung bekannt gemacht, durch Anreizsysteme gefördert und durch gesetzliche Ausrüstungsvorschriften verbreitet werden. Defizite bei der Infrastruktur lassen sich durch eine bessere Sensibilisierung der Ingenieure und Planer für die Verkehrssicherheit reduzieren. Dies soll in der Erstausbildung

wie auch in der Weiterbildung erfolgen. Instrumente zur systematischen flächendeckenden Sicherheitsüberprüfung von Infrastrukturen (Road Safety Inspections, Road Safety Audits, Black Spot Management) sind zu fördern. VSS-Normen betreffend Kollisionen mit festen Objekten sind dringend anzupassen.



Fahrzeugbeherrschung mehr Gewicht erhalten. Wichtige Lernziele sind beispielsweise das Kennen von Gefahren, eine hohe Selbstkontrolle und ein kritisches Hinterfragen der eigenen Fahrkünste. Die 2. Ausbildungsphase wurde bereits in diesem Sinn konzipiert. Inwiefern das gelungen ist, untersuchen wir zurzeit im Auftrag des Bundesamts für Strassen. Es gilt nun, auch die 1. Phase zu optimieren. Denn die Ursache schwerer Unfälle ist meist nicht fehlendes technisches Können, sondern Selbstüberschätzung und falsches Verhalten, also zu schnelles Fahren, Angetrunkenheit, Nichtangurten, Ablenkung, Übermüdung usw.

*Dass das gefährlich ist, ist allgemein bekannt. Aber wie bringt man die Lenkenden dazu, sich tatsächlich anders zu verhalten?*

Wir verfolgen eine mehrspurige Strategie: Einerseits ist die «Repression» sehr wichtig, also beispielsweise Polizeikontrollen. Das tönt zwar nicht so sympathisch. Jedoch ist erwiesen, dass sich Verkehrsteilnehmende viel sicherer verhalten, wenn sie wissen, dass sie kontrolliert und bei einer Regelverletzung bestraft werden. Andererseits braucht es fortlaufende Information und Sensibilisierung, z. B. mit Kampagnen, um immer wieder auf das richtige Verhalten aufmerksam zu machen. Zusätzlich kann das Verhalten durch technische Mittel beeinflusst werden, wie bei-

bfu-Direktorin **Brigitta Buhmann**: «Wir verfolgen eine mehrspurige Strategie: Es braucht Repression genauso wie Information und Sensibilisierung.»

spielsweise Warnsysteme im Fahrzeug oder die Strassenraumgestaltung.

*Sie versprechen sich für die Autoinsassen auch durch die neuen Fahrer-Assistenz-Systeme (FAS) mehr Sicherheit. Welche Technologien haben das Potenzial, sich in nächster Zeit durchzusetzen?*

Zuerst natürlich jene, die für neue Fahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben sind, wie Tagfahrleuchten, Brems-Assistenz-Systeme (BAS) oder die elektronische Stabilitäts-Kontrolle (ESC). Bei den freiwilligen Technologien hängt die Verbreitung stark vom Preis ab; ver-

mutlich aber auch davon, ob das System als Zusatznutzen mehr Komfort mit sich bringt, wie zum Beispiel ein abstandregelnder Tempomat oder die Spurhalte-Assistenz.

*Wie steht es mit der Geschwindigkeits-Assistenz?*

Diese Systeme haben das grösste Verhütungspotenzial. Besonders jene, die aktiv in das Fahrgeschehen eingreifen und das Tempo auf das erlaubte Mass beschränken. Bedauerlicherweise stossen diese technischen Hilfen aber auf kleinere Akzeptanz als Systeme, die nur informieren oder warnen.

### Risikofaktoren im Überblick

- Mangelndes Gefahrenbewusstsein, Selbstüberschätzung und ungenügende Selbstkontrolle beim Fahren (insbesondere bei Junglenkern)
- Fahren in angetrunkenem Zustand
- Ablenkungen beim Fahren
- Fahren in übermüdetem Zustand
- Nichtverwenden von Rückhaltesystemen

- Unangepasste Geschwindigkeit
- Feste Objekte nahe an der Fahrbahn (Bäume, Mauern/Geländer, Leit-schranken)
- Ungenügende Trennung zwischen den zwei Verkehrsrichtungen, vor allem ausserorts
- Infrastrukturelle Defizite, die zu Auf-fahrnfällen führen, wie z. B. un-genügende Leistungsfähigkeit auf

- Autobahnausfahrten oder unko-ordinierter Betrieb von Lichtsignal-anlagen.
- Infrastrukturelle Defizite in Kurven ausserorts, wie z. B. schlecht ein-schätzbare Kurvenverläufe oder inad-äquate Höchstgeschwindigkeit.
- Infrastrukturelle Defizite in Knoten innerorts, wie z. B. inadäquate Be-leuchtung oder falsche Betriebsform

### Wie kann die Akzeptanz von Fahrer-Assistenz-Systemen gefördert werden?

Zunächst ist es wichtig, über Fahrer-Assistenz-Systeme zu informieren, denn die unterschiedlichen Systeme sind noch zu wenig bekannt. Deshalb haben wir zusammen mit der AXA eine Kampagne zu FAS lanciert. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, zusammen mit Autohändlern darauf hinzuwirken, dass beim Verkauf besser über den Sicherheitsnutzen von FAS informiert wird. Oder an die Eltern von Junglenkenden zu appellieren, die sich ja oft an der Finanzierung eines Fahrzeugs beteiligen. Sie müssen wissen, dass sich mit FAS die schweren Unfälle um die Hälfte reduzieren. Besonders positiv wäre, wenn die Versicherungen den Kauf dieser Systeme mit finanziellen Anreizen unterstützen würden. Das Modell der AXA mit Prämienreduktionen für den Einbau von Blackboxen geht in die richtige Richtung.

### Ein grosser Teil des Sicherheitsdossiers ist der Verbesserung der Infrastruktur gewidmet. Weshalb?

Es ist sinnvoll, Verkehrsanlagen so zu bauen, dass möglichst viele Gefahren von vornherein ausgeschlossen werden. Allerdings sind diese Massnahmen oft teuer. Der grosse Vorteil von Infrastrukturverbesserungen liegt in der nachhaltigen Wirkung.

### Welches sind die grössten Risikofaktoren bei der Infrastruktur?

Zu den grössten Defiziten bei der Infrastruktur gehören fehlende Trennungselemente zwischen den Verkehrsrichtungen auf Ausserortsstrassen, schlecht einschätzbare Kurvenverläufe,

festen Objekte nahe der Fahrbahn oder nicht optimal gestaltete Kreuzungen.

### Das zu ändern, kostet Geld. Was unternimmt die bfu, um Gemeinden und Kantone dazu zu bringen, in sichere Infrastrukturen zu investieren?

Die Gemeinden versuchen wir über unser Netz von Sicherheitsdelegierten zu motivieren, eigene umfassende Sicherheitskonzepte zu entwickeln. Den Kantonen bieten wir kostengünstige Beratung an, um Unfall- und Gefahrenstellen im bestehenden Strassennetz zu lokalisieren und Lösungen vorzuschlagen. Optimal ist natürlich, wenn wir bereits bei der Planung eines Strassenprojekts mitarbeiten können. Zudem engagieren sich die bfu-Fachleute auch in der Aus- und Weiterbildung von Planern, Ingenieuren und Sicherheitsfachleuten.

### Wie wird sich die Verkehrssicherheit in den nächsten Jahren entwickeln?

Ich sehe verschiedene Tendenzen: Positiv auswirken werden sich der technische Fortschritt im Verkehr – insbesondere bei den Fahrer-Assistenz-Systemen – sowie die Gesetzesänderungen des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura», das vom Bundesparlament zurzeit beraten wird. Negativ auswirken wird sich die Diversifizierung der Fahrzeuge: Wir werden mehr leichte und leise Elektroautos auf den Strassen sehen und müssen mit einem Boom von schnellen E-Bikes rechnen. Aber auch die demografische Alterung der Bevölkerung wird zu mehr Unfallopfern im Strassenverkehr führen, da man mit zunehmendem Alter verletzlicher wird. Ich bin überzeugt: Mehr Sicherheit

wird es nur geben, wenn wir diese Herausforderungen annehmen und uns mit aller Kraft für sinnvolle Lösungen einsetzen.

Interview: **Ursula Marti**

Das Sicherheitsdossier «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende» ist erhältlich auf [www.bfu.ch/bestellen](http://www.bfu.ch/bestellen).

## ANGESAGT

### bfu-Forum: jetzt anmelden

In den letzten Jahren konnte die Sicherheit der PW-Insassen stark verbessert werden, weniger ausgeprägt ist der Sicherheitsgewinn jedoch bei den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden.

Das 13. bfu-Forum ist deshalb dem folgenden Thema gewidmet: Verkehrssicherheit in Dörfern und Städten: Haben wir die Fussgänger vergessen? Gemeinsam mit einem ausländischen Gastreferenten werden der Handlungsbedarf erörtert und wirksame Wege zur Erhöhung der Fussgängersicherheit gesucht.

Das Forum findet am 29. November 2011, 15.00 Uhr, in Bern statt. Eine Anmeldung ist bereits jetzt möglich auf [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch) (Rubrik «Kurse und Tagungen»).

# Landschaftsarchitektur versus Sicherheit

**BÄUME AM STRASSENRAND** Zwischen 1992 und 2007 haben 389 Personen ihr Leben beim Zusammenprall mit einem Baum verloren. Die bfu empfiehlt deshalb, feste Hindernisse am Strassenrand zu entfernen oder zumindest einen Minimalabstand zur Fahrbahn einzurichten.

Gemäss dem bfu-Report «Sicherheit auf Ausserortsstrassen» kam es zwischen 1992 und 2007 in 36% der Fälle, in denen Fahrzeuglenkende ausserorts die Herrschaft über ihr Fahrzeug verloren, zu einem Zusammenprall mit einem festen Gegenstand neben der Fahrbahn. In der Deutsch- und der Westschweiz gab es vor allem Kollisionen mit Bäumen, während im Tessin in erster Linie Mauern und Geländer betroffen waren. «Ausserorts» bedeutet auch erhöhte Geschwindigkeit und damit ein heftiger Aufprall: Solche Unfälle können demnach für Fahrer und Passagiere zu schweren Verletzungen führen.

Die bfu empfiehlt deshalb, ausserorts die Bäume mindestens 6 Meter vom Rand der Haupt- und Nebenstrassen entfernt anzupflanzen. Eine der Massnahmen des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms Via sicura sieht vor, dass die Strasseneigentümer überprüfen, ob ihre Strassennetze Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen aufweisen, und dass sie diese gegebenenfalls schrittweise entschärfen. Bäume und andere feste Hindernisse sind solche Stellen, bei deren Planung die Sicherheit mitberücksichtigt werden muss.

## Wenn Emotionen ins Spiel kommen

Der Kanton Freiburg kennt mit seinen grossen Alleen das Problem bestens. Die Bäume gehören seit langem zum Landschaftsbild: «Sie wurden im 18. Jahrhundert angepflanzt, um die Strasse vor dem Staub zu schützen,

der sie austrocknete. Das Problem der schnellen motorisierten Fahrzeuge und des Zusammenpralls mit solchen Hindernissen ist erst später aufgekommen», erläutert der bfu-Verkehringenieur Claude Morzier. Man kann also nicht die Bäume «einfach so» entfernen, auch weil mit einem Baum viele Assoziationen verbunden sind: der Baum als Symbol der Natur, der Erinnerung oder der Verankerung in der Erde... Das Fällen von Bäumen führt in der Bevölkerung oft zu emotionalen Reaktionen.

Marius Achermann vom kantonalen Büro für Naturschutz ergänzt, dass «einige Gemeinden ihre Bäume per Reglement so geschützt haben, dass jeder gefällte Baum durch einen jungen Trieb ersetzt werden muss». In diesem Umfeld sind die Verantwortlichen für Strassenplanung gut beraten, die Anforderungen an die Sicherheit mit jenen der Landschaft in Einklang zu bringen. Alain Parchet, Leiter der Abteilung Strassenunterhalt im kantonalen Tiefbauamt, erklärt: «Aus Gründen der Verkehrssicherheit pflanzen wir nicht systematisch neu an: Es gibt nicht nur das Risiko von Kollisionen, es kann auch vorkommen, dass Baumwurzeln die Strasse anheben oder Bäume auf die Strasse fallen. Wenn wir neu anpflanzen, berücksichtigen wir selbstverständlich alle Sicherheitsaspekte. Wenn die Fahrbahn jedoch zu eng ist, können die von der bfu empfohlenen 6 Meter nicht immer eingehalten werden; wir müssen deshalb auch von Fall zu Fall und je nach Lage vor Ort entscheiden.»



Nahe am Strassenrand stehende Bäume können Verkehrsteilnehmenden zum Verhängnis werden.

Mehr Informationen: bfu-Report 61 (2009): Sicherheit auf Ausserortsstrassen, Art.-Nr: 2.033, [www.bfu.ch/bestellen](http://www.bfu.ch/bestellen)

**Magali Dubois**

# Verkehrspsychologische Gutachten als Mittel zur Unfallverhütung

**FAHREIGNUNGSABKLÄRUNG** Rund 800 Gutachten zur charakterlichen Fahreignung führt das Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich im Auftrag verschiedener Strassenverkehrsämter jährlich durch. Sie sind ein wichtiger Bestandteil der Präventionsarbeit und sollten gemäss bfu konsequent durchgeführt werden.



**Jacqueline Bächli-Biétry**, Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP, führt seit 16 Jahren in Zürich eine Praxis und ist als Gutachterin tätig.

Die bfu ist überzeugt, dass die Verkehrssicherheit erhöht werden kann, wenn die Behörden in Zukunft wiederholt auffällige Fahrzeuglenkende oder Personen mit schweren Verkehrsdelikten konsequent einer Fahreignungsabklärung zuweisen. Die Massnahme ist denn auch im neuen Sicherheitsdossier «Personenwagen-Lenkende und -Mitfahrende» aufgeführt. Doch was ist eine Fahreignungsabklärung überhaupt? Sicher leben hat bei der erfahrenen Verkehrspsychologin Dr. phil. Jacqueline Bächli-Biétry nachgefragt.

Personen, die funktionsbeeinträchtigende Krankheiten haben, im Verkehr verhaltensauffällig sind (z. B. wegen Al-

kohol oder Drogen) oder ausgeprägte Altersgebrechen aufweisen, müssen sich in der Regel einer verkehrsmedizinischen Fahreignungsabklärung unterziehen. Raser und Personen, die sich im

**«Man muss sich mit der Tat und mit sich selber auseinandersetzen.»**

Verkehr aggressiv verhalten, werden in der Regel verkehrspsychologischen Untersuchungen zugewiesen.

Manchmal zeigt sich bei der verkehrsmedizinischen Abklärung, dass

eine zusätzliche verkehrspsychologische Untersuchung notwendig ist. Wenn beispielsweise Alkohol oder Drogen im Spiel sind, empfiehlt Jacqueline Bächli-Biétry diese zusätzliche Beurteilung immer dann, wenn sich in der Erstbeurteilung keine Hinweise auf Abhängigkeiten ergeben und die Frage geklärt werden muss, ob die Person Alkohol- bzw. Drogenkonsum und Fahren zukünftig trennen kann. Der Entscheid, welche Abklärungen zu treffen sind, fällt das jeweilige kantonale Strassenverkehrsamt.

## Dreiteilige Begutachtung

Die verkehrspsychologische Begutachtung stützt sich auf 3 Pfeiler: Zuerst wird die Akte studiert. Danach, in der Begutachtungssituation selbst, wird ein längeres Gespräch geführt und schliesslich werden verschiedene Tests gemacht. Jacqueline Bächli-Biétry ist der Meinung, dass Verkehrspsychologen Menschen möglichst vorurteilslos beurteilen sollen. Sie glaubt grundsätzlich an die Veränderbarkeit des Menschen. Vielleicht hat ja die Person ihr verkehrgefährdendes Verhalten inzwischen eingesehen und sich überlegt, wie sie ihr Verhalten zukünftig ändern kann, um nicht mehr auffällig zu werden. Um das Veränderungspotenzial zu erkennen, braucht es neben einer speziellen psychologischen Schulung auch eine gute Sozialkompetenz.

Bei Personen, die alkoholisiert gefahren sind, wird geklärt, wie oft und



«Junge Männer suchen ihre Werte und ihre Identität. Ihre Risikobereitschaft ist extrem hoch. Wenn unsere Gesellschaft jungen Menschen in dieser Phase das Fahren mit Rennoliden ermöglicht, ist das, wie wenn Sie einem dreijährigen Kind ein Messer zum Spielen geben», meint die Verkehrspsychologin.

ausgiebig sie dem Alkohol zusprechen und ob ihr Konsum missbräuchlich ist oder einem bestimmten Zweck (beispielsweise der Entspannung) dient. Es stellt sich auch die Frage nach der Abgrenzung: Können diese Personen vielleicht im Freundeskreis nicht nein sagen? Wie planen sie ihren Ausgang bzw. die Heimkehr? Sind sie einsichtig, dass es gefährlich ist zu trinken und danach ein Fahrzeug zu lenken? Können bestehende Verkehrsregeln akzeptiert werden? Zusätzlich zum Gespräch durchlaufen die Personen standardisierte Persönlichkeits-, Einstellungs- und Leistungstests. Mit den Leistungstests werden u. a. die Selbststeuerungsfähigkeit unter Stress sowie die Konzentrationsfähigkeit getestet.

### Massnahmen

Aufgrund dieser dreiteiligen Begutachtung beurteilt die Verkehrspsychologin die charakterliche Fahreignung bzw. das Risiko der Rückfälligkeit. Wird die charakterliche Fahreignung verneint, wird eine Massnahme empfohlen. Bei schweren Fällen drängt sich eine Therapie bei einem auf Strassenverkehrsdelikte spezialisierten Psychotherapeuten auf. Möglich ist auch die Empfehlung zur Durchführung eines Lernprogramms, z. B. eines FiaZ-Kurses (Fahren in angetrunkenem Zustand) der bfu für wiederholt Auffällige. Beide Massnahmen haben zum Ziel, dass die betroffene Person ihr

Fehlverhalten einsieht und Strategien entwickelt, wie sie sich künftig an die Strassenverkehrsgesetze halten bzw. Trinken und Fahren konsequent trennen kann.

Die Verkehrspsychologin Bächli-Biétry betont, dass die Erstbegutachtungen sehr oft negativ ausfallen: «Die meisten verdrängen ihre Tat. Sie sind sich keiner Schuld bewusst oder bagatellisieren das Geschehene. Bei einem Unfall beispielsweise sind sie überzeugt, dass dies jedem hätte passieren

können. Solche Personen müssen in längere Psychotherapien. Für eine erfolgreiche Therapie braucht es die Bereitschaft und Einsicht, das Verhalten zu ändern. Man muss sich mit der Tat und mit sich selbst auseinandersetzen. Fehlt diese Bereitschaft, helfen die gängigen Therapieformen und auch Lernprogramme nicht weiter».

Verbesserungspotenzial bei der Zuweisung zur Fahreignungsabklärung sieht die Verkehrspsychologin in deren Homogenisierung auf kantonaler Ebene. Sie wünscht sich insbesondere, dass bei Alkohol- und Drogen-Vergehen schon viel früher auch eine verkehrspsychologische Begutachtung angeordnet wird. Zur Qualitätssicherung dieser Arbeit und damit die verkehrspsychologischen Gutachten formal und inhaltlich allen rechtlichen Ansprüchen genügen, hat die Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie (VfV) Minimalstandards erarbeitet, die in naher Zukunft verbindlich werden.

Beatrice Suter

### Fahreignungsbegutachtung

Unter Fahreignung wird eine allgemeine, zeitlich nicht umschriebene und nicht ereignisbezogene, physische und psychische Eignung zum sicheren Lenken eines Motorfahrzeugs im Strassenverkehr verstanden. Die Fahreignungsbegutachtung umfasst je nach Fragestellung eine ausführliche somatische, psychiatrische oder verkehrspsychologische Untersuchung. In der verkehrspsychologischen Untersuchung werden je nach Fragestellung die Hirnleistungsfunktionen oder die charakterliche Eignung (Persönlichkeit, Einstellungen, Verhaltensmuster) untersucht. Bei Krankheiten und Medikamenteneinnahme stellt sich beispielsweise primär die Frage nach der kognitiven Fahreig-

nung (optische Orientierung, Konzentrationsfähigkeit, Aufmerksamkeit, Reaktionsfähigkeit und Belastbarkeit). Bei Rasern und aggressiven Lenkern wird in der Regel ausschliesslich eine verkehrspsychologische Untersuchung angeordnet. Wenn jemand ein Fahrzeug mehrmals in alkoholisiertem Zustand gelenkt hat oder lediglich einmal, aber mit sehr hoher Blutalkoholkonzentration, wird eine verkehrsmedizinische Untersuchung verlangt. Falls eine Alkoholabhängigkeit ausgeschlossen werden kann, aber Zweifel daran bestehen, dass die Person sich künftig an die Verkehrsregeln hält und Fahren und Trinken trennen kann, erfolgt sinnvollerweise zusätzlich eine verkehrspsychologische Begutachtung. **bs**

# «E-Sicherheit muss heute schon ein Thema sein»

**ELEKTROMOBILITÄT** E-Bikes, E-Roller, E-Autos – der Strassenverkehr von morgen hat einen anderen Antrieb. Unabhängig, wie schnell sich Elektromobilität verbreitet, sie hat Einfluss auf das Unfallgeschehen. Stefan Siegrist, stellvertretender Direktor der bfu, hat dies am 2. Schweizer Forum Elektromobilität dargelegt und den Handlungsbedarf für die Unfallprävention aufgezeigt.



Elektroautos – und mit ihnen die Stromtankstellen – sind immer öfter anzutreffen.

Eine im Januar 2011 publizierte Umfrage von Marketagent.com zeigt: Momentan würden sich nur 7 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer für einen reinen Elektroantrieb entscheiden. Dennoch ist die Euphorie gross: 75 Prozent finden gemäss derselben Studie Elektrofahrzeuge interessant bis sehr interessant. Der Stromkonzern Alpiq untersucht Szenarien für 2020, die von 720 000 Elektrofahrzeugen ausgehen. Diese Euphorie war auch am 2. Schweizer Forum Elektromobilität im Verkehrshaus in Luzern deutlich spürbar. Am 25. und 26. Januar 2011 trafen sich dort Akteure der Elektromobilität, um gegenwärtige Trends und Entwicklun-

gen zu analysieren und die Grundlagen für das künftige Mobilitätshandeln zu legen. Das Forum steht unter der Schirmherrschaft des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und wird durch die Mobilitätsakademie (TCS) organisiert.

## Herausforderung E-Sicherheit

Am Forum ging es um die Fahrzeugtechnik und die Reichweite der Batterien, um Ökobilanzen und Nachhaltigkeit sowie um die Erwartungen der potenziellen Kundinnen und Kunden und als Folge davon um die künftig zu erwartende Verbreitung der E-Mobilität. Ein Blick ins Programm verrät: Sicherheit ist noch kein Hauptthema.

«Es wird und muss jedoch eines werden», verdeutlichte Stefan Siegrist, stellvertretender Direktor und Leiter Forschung/Ausbildung der bfu. «Zwar gibt es wenige Studien zu den Auswirkungen der Elektromobilität auf die Sicherheit, doch der Moment ist jetzt da, sich damit zu befassen.» In seinem halbstündigen Referat zeigte er auf, welche Faktoren langfristig Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Positiv wirken sich die Entwicklung von Fahrer-Assistenz-Systemen aus. Negativ dürfte sich die zunehmende Exposition, die Zunahme schwacher und älterer Verkehrsteilnehmender und die Inkompatibilität der verschiedenen Fahrzeugka-



Elektrofahrzeuge bringen viele Vorteile – aber auch neue Unfallgefahren. **Stefan Siegrist** am Schweizer Forum Elektromobilität.

tegorien auswirken. Wie beeinflusst die Elektromobilität diese Entwicklungen? Darüber kann im Moment nur spekuliert werden. Die bfu vermutet, dass die Crash-Eigenschaften der Fahrzeuge, die zunehmende Exposition und das noch zu lernende Verhalten mit den neuen Mobilitätsformen zu mehr Unfällen führen. Als Beispiel: Elektrofahrzeuge sind leiser, teilweise kaum mehr hörbar für andere Verkehrsteilnehmende. Für Fussgängerinnen und Fussgänger fehlt deshalb ein wichtiges Wahrnehmungssignal im Strassenverkehr. Zurzeit sind Warngeräusche bei E-Autos sogar verboten. Hier sieht Siegrist dringenden Handlungsbedarf und er fordert: «Das Verbot muss zugunsten der Verkehrssicherheit aufgehoben werden».

### Engagierte bfu

Die bfu verfolgt das Thema Elektromobilität aktiv und hat aus den ersten Erkenntnissen weitere Forderungen für

eine sichere Elektromobilität formuliert (siehe Kasten). Eingehend befasst hat sich die bfu mit den Elektrofahrern. Die Verkaufszahlen von E-Bikes haben sich 2010 nochmals verdoppelt (40 000 Stück). Aktuell erreichen E-Bikes Geschwindigkeiten bis zu 65 km/h – ohne dass sich Velofahrerinnen und Velofahrer mit einem Helm schützen müssen. Solche offensichtlichen Sicherheitsversäumnisse müssen rasch behoben werden. Auf lange Frist braucht es die nötigen Grundlagen für die richtigen Massnahmen zur E-Sicherheit. Dazu gehören beispielsweise die Erhebung der Unfälle durch die Polizei sowie ein unabhängiges Monitoring. Ein erster Schritt erfolgte auch am Forum selbst: Im Rahmen der Strassenverkehrssicherheitswirkungsanalyse der Elektromobilität (SAELMO) im Auftrag des FVS wurden die Forumsteilnehmenden zu 43 Thesen befragt. Daraus sollen die künftigen Einfluss-

faktoren abgeleitet werden. Die bfu ist neben ASTRA, TCS, Fussverkehr Schweiz, Auto Schweiz, ETH ZH, Blindenverband, Pro Velo und Kapo ZH in der Begleitgruppe des Forschungsprojekts vertreten. Sie wird dort – und auch sonst – alles dafür tun, die Elektromobilität in eine sichere Zukunft zu lenken.

**Tom Glanzmann**

### AUFGEFALLEN



## Nationaler Turboschlaf

Darf man in der Öffentlichkeit schlafen? Ja, man soll sogar, denn es hilft Unfälle verhüten! Um das Turboschlafen gegen die Müdigkeit am Steuer bekannt zu machen, gab es erstmals einen Nationalen Turboschlaf. In Bern, Lausanne und Lugano fanden auf öffentlichen Plätzen Schlafpausen statt.

### Forderungen der bfu zur E-Sicherheit

- Unabhängiges Monitoring der Sicherheit von Elektromobilität
- Information und Sensibilisierung der potenziellen Käuferinnen und Käufer von Elektromobilität
- Optimieren des Geschwindigkeitsmanagements (inklusive Infrastruktur)
- Neuregelung der aktuellen Gesetzgebung zu den Elektrofahrzeugen
- (Kategorien und Helmtragepflicht für E-Bikes mit Tretunterstützung über 25 km/h)
- Vorschrift für ein Warngeräusch bei E-Autos (statt des heute geltenden Verbots)
- Überprüfung und allfällige Anpassung der Crash-Test-Normen für Elektrofahrzeuge

# Gesucht: Best Practice für die Gesundheitsförderung im Alter

**INTERKANTONALES PROJEKT** Die Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz, Pro Senectute, die bfu sowie 12 Kantone lancieren zusammen das Projekt «Best Practice Gesundheitsförderung im Alter». Sie suchen nach Präventionsmassnahmen, die die Lebensqualität im Alter verbessern und die Selbstständigkeit möglichst lange erhalten.



Im Alter möglichst lange selbstständig bleiben – eine umfassende Gesundheitsprävention hilft dabei.

Bis zum Jahr 2030 nimmt die Zahl der über 65-Jährigen voraussichtlich um 66% zu und überschreitet damit die 2-Millionen-Grenze, wie das Gesundheitsobservatorium Schweiz (Obsan) vermeldet. Damit alte Menschen möglichst lange autonom und gesund leben können und die Gesundheitskosten im Lot bleiben, hat die Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz das Projekt «Best Practice Gesundheitsförderung im Alter» initiiert.

«Wir wissen, dass viele klassische Altersleiden lebensstilbedingt sind und sich durch geeignete Präventionsmassnahmen verringern oder gar verhindern lassen», sagt Thomas Mattig, Direktor von Gesundheitsförderung Schweiz. Verbindliche Standards, wie etwa eine allgemein anerkannte Best Practice, fehlen aber noch weitgehend. Das will das Projekt ändern.

Die bfu ist Projektpartnerin. Dabei befasst sie sich schwerpunktmässig mit der Sturzprävention im Alter, einem wichtigen Teilbereich. Die bfu-Projektleiterin, Barbara Pfenninger, sieht das als grosse Chance: «Dadurch ist die bfu mit zahlreichen Partnern – den 12 beteiligten Kantonen sowie verschiedensten Fachorganisationen und -gremien – vernetzt. Wir können das Wissen der bfu einbringen und von den Erfahrungen der andern lernen und auch mehr über ihre Bedürfnisse erfahren.» Das kommt der bfu sehr entgegen, da sie zurzeit ein umfassendes Schwerpunktprogramm gegen Sturzunfälle erarbeitet. Das Konzept soll bis Ende 2011 vorliegen. **um**

## «Ort des Wissens» für die Sturzprävention

Im März fand die 1. Netzwerktagung des interkantonalen Projekts «Best Practice Gesundheitsförderung im Alter» statt. Barbara Pfenninger, Projektleiterin der bfu, hat die Tagung mitorganisiert.



**Barbara Pfenninger**, wissenschaftliche Mitarbeiterin Haus/Freizeit

*sicher leben: Wie gross war das Interesse an der Tagung?*

**Barbara Pfenninger:** Wir waren vom grossen Echo sehr überrascht und freuten uns natürlich darüber. Leider mussten wir über 50 Personen absagen, da wir räumlich an Grenzen stiessen. Mit 150 Teilnehmenden aus allen Bereichen (kantonale Verwaltungen, Seniorenorganisationen, Universitäten, Pro Senectute, Spitex usw.) konnten wir ein sehr breit gefächertes Publikum für das Thema interessieren.

*Aus bfu-Sicht ist der Workshop «Sturzprävention» besonders interessant. Welche Fragen und Anliegen haben die Teilnehmenden geäussert?*

Am Workshop wurden die Resultate der von der bfu mitfinanzierten Studie zur Sturzprävention der Universität Basel vorgestellt. Die Autorinnen und Autoren beschrieben ihre Vorgehensweise und erläuterten ihre Best Practice-Empfehlungen. Die anschliessenden Diskussionen waren sehr angeregt und die Anliegen der Teilnehmenden je nach Organisation und Vorwissen unterschiedlich. Das wohl wichtigste Anliegen ist das Bedürfnis nach einer Koordinationsstelle – einem «Ort des Wissens», wo die Informationen zum Thema Sturzprävention zusammenfliessen, also eingebracht und abgeholt werden können. Der Wunsch nach einer Website wurde mehrmals geäussert. Weiter wurden für die Umsetzung in die Praxis konkrete Unterlagen wie Übungssammlungen oder Checklisten für Wohnungsanpassungen und Qualitätsverbesserungen bestehender Angebote usw. verlangt.

*Was konnten die Teilnehmenden mitnehmen?*

Die Studie wurde als Referenzwerk zum Thema Sturzprävention im Alter wahrgenommen. Er hilft, die eigene Tätigkeiten einzuordnen und einzuschätzen, wo Anpassungen vorgenommen werden könnten. Auch war der thematische Austausch, eben das «Netzwerkeln», ein sehr wichtiger Bestandteil. **um**

Die kompletten Dossiers zur Tagung «Best Practice Gesundheitsförderung im Alter» finden Sie unter:

[www.gesundheitsfoerderung.ch/bpgfa](http://www.gesundheitsfoerderung.ch/bpgfa)

### EINFACH GENIAL

## Sicherheitsdelegierte helfen Forschung

Ende April wurde die 3-jährige Water-Safety-Kampagne der bfu lanciert. Zielgruppe sind primär die Eltern der 0- bis 9-jährigen Kinder und weitere Aufsichtspersonen. Die Botschaft lautet: «Kinder immer im Auge behalten. Kleine in Reichweite» (siehe Seite 16). Um herauszufinden, wie Eltern ihre Kinder beaufsichtigen, bat die bfu die Sicherheitsdelegierten letzten Sommer, in Frei- und Hallenbädern ihrer Gemeinde ein Foto des belebten Kleinkinderbeckens zu schiessen. Insgesamt 170 Sicherheitsdelegierte stellten die gewünschte Aufnahme zu, die anschliessend von der Forschung ausgewertet wurde. Diese prüfte, ob die Kleinkinder im Auge behalten und in Reichweite (d. h. 1–3 Schritte entfernt) beaufsichtigt wurden. Dabei zeigte sich deutlich: Bei der Beaufsichtigungssituation besteht noch grosses Verbesserungspotenzial. Im Rahmen der Evaluation, zu der in 3 Jahren wiederum die Sicherheitsdelegierten beigezogen werden, soll überprüft werden, ob es die Kampagne tatsächlich geschafft hat, das Verhalten der Eltern zu verändern. **mor**

### Gesundheit ist nur dort vorhanden, wo sie immer wieder erzeugt wird.

«Wir müssen weiter über den Gesundheitsbegriff reflektieren. Gesundheit kann immer wieder neu erzeugt werden, bis ins hohe Alter. Studien zeigen, dass 95–100-Jährige oder Menschen in palliativer Pflege sich noch mobilisieren lassen und partizipieren, wenn

sie zuvor eine positive Einstellung zum Leben und zur Gesundheit im Alter entwickelt haben. Das BPGFA-Projekt kann einen wichtigen Beitrag zur Diskussion zum Thema Alter leisten.»

**Prof. Andreas Kruse Institut für Gerontologie, Universität Heidelberg**

# «9 Mio Arbeitstage gehen durch Nichtberufsunfälle verloren»

**FIRMENKULTUR** Im Frühling 2011 startete die bfu in der Westschweiz einen neuen Kurs unter dem Titel «Berufsunfälle und Nichtberufsunfälle: zwei Bereiche – ein Ziel». Für uns die Gelegenheit, mit Christian Wyssmüller, bfu-Berater für Betriebe, über die Möglichkeiten zu sprechen, Präventionskenntnisse aus dem Beruf ins Privatleben zu übertragen.

Für den bfu-Kursleiter Christian Wyssmüller hängt die Effizienz bei der Prävention von Nichtberufsunfällen (NBU) in Betrieben vor allem von 3 Faktoren ab: «In erster Linie muss man darauf bauen können, dass die Sicherheit organisiert ist: Der Sicherheitsbeauftragte braucht ein Pflichtenheft, in dem auch die Prävention von NBU ihren Platz hat. Um sich einen Überblick zu verschaffen, was wirklich passiert, muss das Unternehmen sodann über ein System für die Erfassung von Unfalldaten und die Analyse der Unfälle verfügen. Dabei geht es nicht um vertrauliche Da-

ten, sondern nur darum, die Art der NBU zu kennen, die die Mitarbeitenden erlitten haben. Das ist eine wesentliche Grundlage, um Präventionskonzepte zu entwickeln, die auf die konkreten Probleme und die im Unternehmen besonders betroffenen Personen ausgerichtet sind. Und schliesslich geht das alles nicht ohne die uneingeschränkte Unterstützung der Unternehmensleitung, damit sich eine Sicherheitskultur entfalten kann, die auch mit den nötigen finanziellen Mitteln gefördert wird.» Grundsätze, die im Rahmen des neuen, im März 2011 in der Westschweiz erst-

mals durchgeführten bfu-Kurses «Berufsunfälle und Nichtberufsunfälle: zwei Bereiche – ein Ziel» vertieft zur Sprache kamen.

## NBU-Sicherheit als Teil der Unternehmenspolitik

Um den genannten Grundsätzen Nachachtung zu verschaffen, sicherte sich die bfu für ihren Kurs die Teilnahme von Antoine Gardon, Sicherheitsbeauftragter für den Schweizer Standort von Nestlé. Das in 130 Ländern tätige Unternehmen beschäftigt 278 000 Mitarbeitende. «Safety is not negotiable», «One accident is one too many»: Diese und ähnliche Botschaften, wie sie die Konzernleitung seit Jahren verlauten lässt, zeigen, dass die Sicherheit in ihrer ganzen Breite (nicht nur im Berufsleben) einer der Schlüsselwerte des Unternehmens ist. Das Ziel, dass die am Arbeitsplatz erworbenen Sicherheitskompetenzen auch im Privatleben umgesetzt werden, hat in der Gesundheits- und Sicherheitspolitik des Grosskonzerns einen zentralen Platz. In den Augen von Christian Wyssmüller ein entscheidender Punkt: «Die nichtberufliche Unfallprävention in die Unternehmenspolitik aufzunehmen, ist ein grundlegender Akt der Firmenkultur. Die Firma signalisiert damit klar, wie wichtig ihr die Sicherheit ihrer Mitarbeitenden auch in der Freizeit ist», kommentiert er. Für die Umsetzung ihrer Botschaften zur Prävention im nichtberuflichen Bereich



Am Arbeitsplatz erworbenes Wissen zur Unfallprävention wird auch zu Hause umgesetzt – dies reduziert die Ausfallzeiten nachhaltig.

## «Die Grenze zwischen Privatsphäre und Berufsleben muss klar sein»

Die Firma Bopst SA, ein führendes Unternehmen für Ausrüstungen und Dienstleistungen in der Verpackungsindustrie beschäftigt an ihren Westschweizer Standorten in Prilly und Mex rund 2000 Mitarbeitende. Ihr HR-Verantwortlicher Antonio Racciatti äussert sich zur NBU-Prävention.

**sicher leben: Herr Racciatti, mit welcher Schwierigkeit haben Sie bei der Sensibilisierung für NBU vor allem zu kämpfen?**

**Antonio Racciatti:** Das Vorgehen bei der nichtberuflichen Sicherheit ist anders, weil es hier um die Privatsphäre der Mitarbeitenden geht. Deshalb arbeiten wir vor allem mit Anreizen und Empfehlungen. Mithilfe von Institutionen wie der bfu oder der Suva führen wir auch einzelne Aktionen durch, um das Sicherheitsverhalten zu fördern: Kampagnen für das Helmtragen beim Velo- oder Skifahren und Ähnliches. Wir organisieren auch Sportveranstaltungen

wie beispielsweise Fussballturniere. Für solche Veranstaltungen stellen wir manchmal entsprechendes Schutzmaterial zur Verfügung.

Die Grenze zwischen Privatsphäre und Berufsleben muss jedoch klar sein. Bei den Nichtberufsunfällen haben wir die Aufgabe zu informieren, didaktische Anreize zu schaffen und wo möglich konkrete Hilfe bei der Anschaffung von Schutzmaterial zu bieten.

Um die Mitarbeitenden für ihren Gesundheitszustand und für die Prävention von Krankheiten oder Unfällen in bestimmten Sportarten zu sensibilisieren, werden weitere Aktionen wie

zum Beispiel Gesundheitschecks organisiert. Wir thematisieren bewusst das Praktizieren von sanften Sportarten wie Nordic Walking.

**Welches sind die Prioritäten, die Sie im Bereich der Nichtberufsunfälle gesetzt haben?**

Gegenwärtig erlauben unsere Statistiken nicht, klare Trends herauszulesen: Jedes Jahr ist anders, da verschiedene Faktoren die Art der Unfälle beeinflussen. 2012 wollen wir den eingeschlagenen Weg mit Aktionen zur Gesundheitsbilanz und der Prävention von Unfällen und Krankheiten fortsetzen. **md**

greift Nestlé auf eine breite Palette von Kommunikationsmitteln zurück: Zeitungen, Monitore, Plakate, Themenkampagnen, unter anderem mit den verschiedenen Sportclubs von Nestlé Schweiz usw. Derart umfassende Aktionen, wie sie Antoine Glardon präsentierte, können schon allein wegen der Firmengrösse und der finanziellen Mittel nicht von allen Kursteilnehmenden ins Auge gefasst werden. Doch wenn man den nach dem Kurs gehörten Stimmen glaubt, haben alle die eine oder andere Idee aufgenommen, um die nichtberufliche Prävention in ihrem Betrieb besser zu verankern oder die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel gezielter einzusetzen.

### Ein voller Erfolg

Das Treffen bot den rund 20 anwesenden Vertreterinnen und Vertretern der Betriebe auch die Gelegenheit, im Rahmen von Arbeitsgruppen selber aktiv zu werden. In 50 Minuten mussten die Gruppen ein spezifisches NBU-Pflicht-

tenheft für einen Sicherheitsbeauftragten erarbeiten, ein Argumentarium zur Rechtfertigung einer NBU-Kampagne im Betrieb entwickeln oder eine NBU-Präventionsstrategie formulieren und die besten Mittel definieren, um diese intern zu kommunizieren. Um den Teilnehmenden ein Feedback aus der Praxis zu geben, lud die bfu den HR-Verantwortlichen der Firma Bopst SA ein, der die Präsentationen aus seiner Sicht kommentierte. Dies wurde von den Teilnehmenden besonders geschätzt.

Den Auswertungen nach zu urteilen, war die Premiere des Kurses ein voller Erfolg. Für Christian Wyssmüller kein Grund, deshalb abzuheben: «Gemäss der UVG-Unfallstatistik gehen durch Nichtberufsunfälle jedes Jahr 9 Millionen Arbeitstage verloren. Es bleibt also noch einiges zu tun, um die Prävention in den Köpfen und die konkrete Umsetzung in den Betrieben zu verankern!», schliesst er.

**Magali Dubois**

### AUFGEFALLEN



## Franky Slow Down am Love Ride

Am diesjährigen Love Ride Switzerland – eine Benefizveranstaltung der Motorradszene für muskelkranke und behinderte Menschen – nahmen über 10 000 Menschen auf über 8000 Motorrädern teil. Mit dabei auch Franky Slow Down, der für eine langsamere Gangart auf der Strasse warb und damit bei den Motorradfans gut ankam.

## Vision Zero: kein Kind soll ertrinken

Wasser ist ein attraktives Element, es macht Spass und lädt zum Spielen ein. Doch ein Kind kann in weniger als 20 Sekunden ertrinken – meist lautlos. Zusammen mit Partnern wie swimsports.ch, SLRG und dem Schweizerischen Badmeister-Verband SBV hat die bfu eine Wasser-Sicherheitskampagne lanciert, die bis 2013 dauert. Das Ziel der Kampagne: Es gibt keine Ertrinkungsunfälle mehr von Kindern.

Die Hauptbotschaft der Kampagne lautet: «Kinder immer im Auge behalten. Kleine in Reichweite». Sie richtet sich in erster Linie an Eltern und Betreuungspersonen, die im und

am Wasser für die Sicherheit der Kinder verantwortlich sind. Didi Dusche – die gelbe Figur und Sympathieträger der Kampagne – ermahnt Eltern und Betreuende, die ihre Aufsichtspflichten verletzen, und spritzt sie kalt ab.

Obschon nur 7% der Ertrinkungsunfälle in überwachten Gewässern stattfinden, wurden die öffentlichen Badeanstalten als Kommunikationsplattform für die Kampagne bestimmt. Denn so kann die Botschaft am besten verbreitet werden.

Über einen Partnershop können Badmeister und Partnerorganisationen kostenlos gelbe

Kampagnen-Shirts, Kommunikationsmittel und Give-Aways bestellen: Sitzkissen für achtsame Eltern am Beckenrand, Kinder-Tattoos für kleine Abenteurer, Fruchtgummis in Duschenform sowie weitere Artikel. So können Badmeister die Betreuungspersonen jederzeit und ohne grossen Aufwand an ihre Überwachungspflichten erinnern. Denn Badmeister sind keine Babysitter! Viele Ertrinkungsunfälle von Kindern ereignen sich nach Stürzen ins Wasser. Dabei kann das Kind unter Wasser die Orientierung verlieren und in Panik geraten. Damit es sich selbst aus einer solchen Notsituation retten kann, wird im Rahmen der Kampagne auch der Wasser-Sicherheits-Check (WSC) von swimsports.ch propagiert. Es handelt sich dabei nicht um einen konventionellen Schwimmkurs; der Fokus liegt vielmehr auf dem angstfreien Aufenthalt im Wasser und der Fähigkeit zur Selbstrettung. **wel**

[www.water-safety.ch](http://www.water-safety.ch)

