

Verkehrssicherheit endet nicht beim Insassenschutz VCS-Fachtagung «Sicheres Auto» vom 30.08.06

Bei Kollisionen im Strassenverkehr werden Fussgänger und Zweiradfahrer häufiger als PW-Lenker schuldlos in einen Unfall verwickelt. Um den Fussgängerschutz ist es dennoch auch bei Neuwagen sehr schlecht bestellt. Der Verkehrs-Club der Schweiz VCS führte deshalb die Fachtagung «Sicheres Auto» in Bern durch. An der Tagung fand auch eine Live-Crash-Demonstration (40 km/h) statt, mit der eindrücklich auf die grosse Bedeutung des Fussgängerschutzes hingewiesen wurde (siehe untenstehende Links). (Sprache: de und fr)

Weitere Informationen:

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

<http://www.sicheresauto.ch>

Crash Test mit Offroader (7MB)

http://www.verkehrsclub.ch/content/movie/sa_offrad.avi

Crashtest mit Personenwagen (6.7MB)

http://www.verkehrsclub.ch/content/movie/sa_pw.avi

La sécurité des voitures ne se limite pas à celle de ses occupants Colloque de l'ATE du 30.08.2006 «la voiture plus sûre »

Les piétons et les conducteurs de deux-roues sont plus souvent impliqués dans une collision sans en être responsables que les conducteurs de voitures. Par ailleurs, les mesures prises pour réduire les séquelles des victimes de collisions restent insuffisantes, même dans la construction des nouvelles voitures. L'Association Transport et Environnement (ATE) a organisé, à Berne, un colloque de sensibilisation à ces questions, sous le titre « la voiture plus sûre ». Une démonstration en direct d'une collision entre une voiture et un piéton à 40km/h, a mis en évidence, de manière impressionnante, l'importance de la protection des piétons. (langue : français & allemand)

Pour plus d'informations:

Association Transport et Environnement ATE

<http://www.auto-sure.ch/>

Crash Test avec tout-terrain (7MB)

http://www.verkehrsclub.ch/content/movie/sa_offrad.avi

Crash test avec véhicule de tourisme (6.7MB)

http://www.verkehrsclub.ch/content/movie/sa_pw.avi

15.09.2006

Unterstützt von:



energie schweiz

Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

SPERRFRIST: 30. AUGUST 2006, 16 UHR



MEDIEN-MITTEILUNG

VCS-Fachtagung «Sicheres Auto»

Autosicherheit endet nicht beim Insassenschutz

Bern, 30. August 2006. Die Sicherheit ist beim Kauf eines Neuwagens in der Schweiz ein wichtiges Kriterium. Parallel zur erfreulichen Entwicklung im Insassenschutz wurden fahrzeugaubliche Massnahmen zur Reduktion der Unfallfolgen der Kollisionsgegner sträflich vernachlässigt. Grosse Sicherheitspotenziale liegen daher in der Optimierung des Partnerschutzes sowie in der Marktdurchdringung und Weiterentwicklung wirksamer Systeme zur Erhöhung der aktiven Sicherheit.

Gemeinsam mit seinen Patronatspartnern - der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, der Arbeitsgruppe für Unfallmechanik agu und der Stiftung für Konsumentenschutz SKS - führte der VCS Verkehrs-Club der Schweiz seine Fachtagung «Sicheres Auto» im Stade de Suisse in Bern durch. An der Tagung fand auch eine Live-Crash-Demonstration statt, mit der eindrücklich auf die grosse Bedeutung des Fussgängerschutzes hingewiesen wurde: Film und Informationen ab 16 Uhr unter www.sicheresauto.ch.

Warum sicherere Autos?

409 Menschen verloren 2005 auf Schweizer Strassen ihr Leben, 5100 verletzten sich schwer. Ob am Lenkrad oder zu Fuss, Menschen werden nie fehlerfrei sein. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein fehlertolerantes Verkehrsumfeld wichtig, denn bei zwei von drei Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten spielen die Eigenschaften von Personenwagen (PW) eine entscheidende Rolle. Bei Kollisionen werden Fussgänger, Velofahrer, Mofa- und Motorradfahrer häufiger als PW-Lenker schuldlos in einen Unfall verwickelt.

Vernachlässigter Fussgängerschutz

Leider hört der hohe Sicherheitsstandard bei vielen Fahrzeugen beim Insassenschutz auf. Wie schlecht es um den Fussgängerschutz bei Neuwagen bestellt ist, zeigt ein Blick auf die von EuroNCAP vergebenen Sicherheitssterne: Auch bei den neueren Modellen (ab Modelljahr 2003) erreichten vier von fünf PW punkto Fussgängerschutz nur ein «sehr schlecht» bis «ungenügend». Demgegenüber schnitten über 80% im Insassenschutz zwischen «gut» und «optimal» ab. Dabei könnten mit nicht zu hohen und steifen Fahrzeugfronten sowie aktiven Motorhauben und Aussenairbags die Verletzungsfolgen der Kollisionsgegner deutlich reduziert werden. Als erstes Modell hat der Citroen C6 im Fussgängerschutz ein «gut» erhalten. Bei einem Fussgängerzusammenprall hebt sich in Sekundenbruchteilen seine Motorhaube an und vergrössert damit die Knautschzone, was insbesondere den Verletzungsgrad beim Kopfaufprall

Geschäftsleitung, Politik und Kommunikation

Verkehrs-Club der Schweiz, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
Tel. 031 328 82 00, Fax 031 328 82 05, PC 49-1651-0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

vermindern kann. Erst längerfristig werden die neuen EU-Richtlinien 2003/102/EG, die seit Oktober 2005 gelten, zu einer markanten Verbesserung des Fussgängerschutzes beitragen.

Sicherheitsverlust durch aggressivere Fahrzeugstrukturen

Bisher zuwenig Beachtung geschenkt wurde der Kompatibilität beim Zusammenprall zwischen zwei unterschiedlichen PW. Durch den ungebremsen Boom von Geländewagen (SUV), die bei einem Zusammenprall die Insassen des anderen Fahrzeugs überdurchschnittlich gefährden, geht die Entwicklung bei der Kompatibilität leider in die falsche Richtung.

Nebst der passiven Sicherheit ist die **aktive Sicherheit** – also Systeme, die einen Unfall vermeiden helfen – für die Fahrzeugsicherheit von zentraler Bedeutung. Besonders hervorzuheben ist dabei die hoch wirksame Elektronische Stabilitätskontrolle ESP, welche vor allem Schleuderunfälle zu vermeiden hilft.

Verbesserung der Konsumenteninformation

Dass Autos mit optimalen passiven und aktiven Sicherheitssystemen eine möglichst breite und rasche Marktdurchdringung erfahren, liegt zu einem wesentlichen Teil in der Hand der Konsumentinnen und Konsumenten. Diese zeigen sich in Befragungen grundsätzlich sicherheitsbewusst: Neben Autogrösse und Kaufpreis ist Sicherheit ein wichtiges Entscheidungskriterium. Damit sicherheitsbewusste Kaufentscheide, vor allem auch bezüglich Partnerschutz, gefördert werden, bedarf es einer klaren und unabhängigen Konsumenteninformation. Bewährt haben sich Labels: Sie liefern schnell die wichtigsten Informationen, werden gut erkannt und können so sehr gut zur Kommunikation eines Mehrwertes für mehr Insassen- und Partnerschutz verwendet werden.

Der VCS empfiehlt folgende Massnahmen für eine bessere Fahrzeugsicherheit:

- Sensibilisierung und verbesserte Information der Konsument/innen über die zentralen Sicherheitsaspekte beim Autokauf bezüglich passiver Sicherheit (Insassen- und Partnerschutz) und aktiver Sicherheit (z.B. ESP)
- Einführung eines Sicherheitslabels für alle Neuwagen
- Deklarationspflicht der Fahrzeugaggressivität
- Engagement in internationalen Gremien für die Ausdehnung der Europäischen Bestimmungen zum Fussgängerschutz auf alle PW (heute nur für PW mit einem Gesamtgewicht über 2,5 Tonnen).

Für weitere Auskünfte:

Michael Rytz, Projektleiter Verkehrssicherheit, 031 328 82 60, 076 407 94 93

Noëlle Petitdemange, Mediensprecherin VCS, 031 328 82 52, 079 708 05 36

EMBARGO: 30 AOUT 2006, 16H00

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Colloque ATE « La voiture plus sûre »

La sécurité des voitures ne se limite pas à celle de ses occupants

Berne, le 30 août 2006. Lors de l'achat d'un nouveau véhicule, la sécurité est un critère important. Parallèlement à une évolution réjouissante pour les occupants, les mesures prises lors de la construction d'une voiture pour réduire les séquelles des victimes de collisions sont toujours négligées. L'amélioration de la protection des victimes de collisions, de même que le développement d'un marché et de systèmes efficaces pour augmenter la sécurité active, ont un énorme potentiel.

Le colloque « la voiture plus sûre » organisé par l'ATE Association transports et environnement, en partenariat avec le bureau de prévention des accidents bpa, le groupe de travail pour la mécanique des accidents et la fondation pour la protection des consommateurs (Stiftung für Konsumentenschutz), s'est déroulé aujourd'hui au Stade de Suisse à Berne. La démonstration en direct d'une collision entre une voiture et un piéton (mannequin) a mis en évidence, de manière impressionnante, l'importance de la protection des piétons. Un film et des informations sont disponibles dès 16h sur www.auto-sure.ch

Pourquoi des voitures plus sûres?

En 2005, 409 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses, 5100 ont été gravement blessées. Que ce soit au volant ou à pied, l'être humain n'est pas infailible. Pour augmenter la sécurité routière, il faut donc que ses erreurs puissent être compensées. Dans deux accidents sur trois avec des blessés graves ou des morts, les propriétés de la voiture jouent un rôle déterminant. Les piétons et les conducteurs de deux-roues (vélos, scooters et motos) sont plus souvent impliqués dans une collision sans en être responsables que les conducteurs de voitures.

Sécurité des piétons négligée

Pour beaucoup de véhicules, les standards de sécurité se limitent malheureusement à celle des occupants. Les mauvais résultats des nouveaux véhicules quant à la protection des piétons apparaissent clairement dans le classement Euro NCAP. Parmi les nouveaux modèles (dès 2003), 4 véhicules sur 5 ont été jugés de « très mauvais » à « insuffisants ». A l'inverse, la sécurité des occupants est évaluée à plus de 80% comme « bonne », voire « optimale ». Pourtant, avec une partie frontale basse et non rigide, des capots actifs et des airbags extérieurs, les séquelles dues à une collision pourraient être sérieusement réduites. Le modèle C6 de Citroën est le premier à être jugé « bon ». En cas de collision avec un piéton, son capot se soulève en une fraction de seconde et agrandit la zone rétractable, diminuant particulièrement

Direction, Politique, Communication

le degré des blessures en cas de choc à la tête. Ce n'est qu'à plus long terme que les effets positifs des nouvelles directives 2003/102/UE de l'Union européenne, en vigueur depuis octobre 2005, porteront leurs fruits.

Perte de sécurité due à des structures plus agressives

Jusqu'à présent, trop peu d'intérêt n'a été porté à la compatibilité entre deux véhicules lors d'une collision. Avec le boom intarissable des tout-terrains, qui, en cas de collision, augmentent les risques des occupants de l'autre véhicule, la compatibilité évolue malheureusement dans la mauvaise direction.

Mise à part la sécurité passive, la **sécurité active** – visant à éviter l'accident – a une importante capitale dans la sécurité du véhicule. A souligner notamment l'efficacité du programme de stabilité électronique ESP, un correcteur de trajectoire électronique.

Amélioration de l'information aux consommateurs

L'augmentation rapide et étendue des parts de marché des voitures munies d'un système optimal de sécurité active et passive repose en grande partie entre les mains des consommateurs/trices. Dans les sondages, ces derniers se montrent en général préoccupés par la sécurité. Outre la taille du véhicule et de son prix, la sécurité est un critère décisionnel majeur. Afin d'encourager l'achat de véhicules sûrs, aussi pour les victimes de collisions, une information au consommateur claire et indépendante est nécessaire. Les étiquettes ont prouvé leur efficacité : elles fournissent rapidement les informations essentielles, sont bien visibles et peuvent parfaitement servir à communiquer une valeur ajoutée.

L'ATE recommande les mesures suivantes pour une meilleure sécurité des véhicules:

- Sensibilisation et amélioration de l'information aux consommateurs/trices sur l'aspect central de la sécurité lors de l'achat d'une nouvelle voiture, que ce soit au niveau de la sécurité passive (occupants et victimes de collision) et de la sécurité active (par ex. ESP)
- Introduction d'une étiquette sur la sécurité pour tous les nouveaux véhicules
- Obligation de déclarer l'agressivité du véhicule
- Engagement, par le biais de comités internationaux, pour l'extension à tous les véhicules (aujourd'hui uniquement sur les véhicules de plus de 2,5 tonnes) des directives européennes pour la protection du piéton

Pour de plus amples informations :

Michael Rytz, chef de projets de sécurité routière ATE, 031 328 82 60, 076 407 94 93

Noëlle Petitdemange, porte-parole ATE, 031 328 82 52, 079 708 05 36

VCS-Fachtagung «Sicheres Auto»

30. August 2006 im Stade de Suisse Bern



Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin des VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Franziska Teuscher
Verkehrs-Club der Schweiz
Aarberggasse 61
Postfach 8676
3001 Bern
Tel. 079 608 91 03
franziska.teuscher@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch

Franziska Teuscher ist seit 2003 Zentralpräsidentin des VCS

Das Engagement des VCS für die Verkehrssicherheit

Warum organisiert der VCS eine Fachtagung „Sicheres Auto“

Der Verkehrs-Club der Schweiz hat für seine Tagung dieses Mal ein eher technisches Thema gewählt, und doch passt es perfekt zum Ziel des VCS eines umwelt- und menschengerechten Verkehrs. Menschengerecht auch in dem Sinn, dass Autos so gebaut werden, dass der Mensch bei einem Unfall eine Chance hat, diesen möglichst unverseht zu überstehen.

Der VCS setzt sich seit langem für umweltfreundliche und sichere Autos ein. Dieses Engagement zeigt sich darin, dass wir seit über zwanzig Jahren einmal jährlich die Auto-Umweltliste herausgeben, den Leitfaden zum ökologisch bewussten Autokauf. In der Auto-Umweltliste kommen neben Umwelt- auch Sicherheitsaspekte zur Sprache, in Form des Euro-NCAP-Ratings, das neuerdings auch Daten zum Fussgängerschutz beinhaltet.

Die Auto-Umweltliste stösst auf ein grosses Interesse und zeigt uns, dass ein Bedürfnis besteht, Autos zu vergleichen und mehr darüber zu erfahren, was wirklich drin und dran ist an einem Personenwagen und welche Gefahren und Schadstoffe er verursacht.

Feststellungen

Die Sicherheit ist beim Kauf eines Neuwagens in der Schweiz ein wichtiges Kriterium. Parallel zur erfreulichen Entwicklung im Insassenschutz wurden jedoch fahrzeugaubauliche Massnahmen zur Reduktion der Unfallfolgen bei den so genannten Kollisionsgegnern in den letzten Jahrzehnten sträflich vernachlässigt. Wie schlecht es um den Fussgängerschutz bei Neuwagen bestellt ist, zeigt ein Blick auf die von EuroNCAP vergebenen Sicherheitssterne: Auch bei den neueren Modellen ab 2003 erreichten vier von fünf Personenwagen punkto Fussgängerschutz nur ein «sehr schlecht» bis «ungenügend». Demgegenüber schnitten über 80% im Insassenschutz zwischen «gut» und «optimal» ab. Dabei könnten mit nicht zu hohen und steifen Fahrzeugfronten sowie aktiven Motorhauben und Aussenairbags die Verletzungsfolgen der Kollisionsgegner deutlich reduziert werden.

Ein grosses Sicherheitspotenzial liegt daher in der Verbesserung des Partnerschutzes, also der in den Unfall verwickelten Fahrzeuge und Personen. Zudem trägt eine möglichst rasche Marktdurchdringung und Weiterentwicklung wirksamer Systeme zur Erhöhung der aktiven Sicherheit bei.

Chancen und Gefahren

Folgende Chancen bezüglich Verkehrssicherheit bietet die Zukunft:

- Das Thema „Sicherheit“ liegt den Konsumentinnen und Konsumenten am Herzen und die Fahrzeughersteller haben mit neuen Modellen bewiesen, dass sich guter Insassen- und guter Fussgängerschutz (Partnerschutz) nicht ausschliessen muss.

Die Entwicklung birgt jedoch auch Gefahren:

- Bezüglich Marktdurchdringung verläuft die Entwicklung momentan viel zu langsam, zudem gibt es Schlupflöcher für die Hersteller. Es werden noch sehr lange neue Autos gebaut und in der Schweiz verkauft werden, die vor allem punkto Partnerschutz und aktive Sicherheit aus Sicht der Verkehrssicherheit weit weg vom Optimum sind.
- Zusätzliche visuelle Informationen, die ablenken können.
- Eine kontraproduktive Entwicklung findet durch den Verkaufsboom im SUV-Markt statt.

Sicherheit muss „sichtbar“ werden und gekauft werden

Die Sicherheit ist den meisten Befragten in Umfragen wichtig, aber nur die wenigsten informieren sich darüber beim Autokauf.

Viele wichtige Kaufkriterien wie Grösse, Preis, Design oder Marke sind auf Anhieb erkennbar. Nicht jedoch die Sicherheit. Der Laie, der vor dem Auto steht, kann nicht feststellen, ob Fahrgastzelle und Sitz den Fahrer oder die Kinder auf dem Rücksitz optimal schützen, wie im Kollisionsfall Fussgänger oder in den Unfall verwickelte Fahrzeuge geschützt sind und wie die eingebaute Elektronik im Stande ist, Unfälle zu vermeiden.

Die Sicherheitsaspekte beim Fahrzeug müssen in der Kommunikation sichtbar gemacht und ganzheitlich angesprochen werden. Es entspricht einer Irreführung, wenn in der Werbung die Sicherheit eines Autos in den höchsten Tönen gelobt wird, aber dabei nur auf die Sterne zum Insassenschutz abgestützt ist.

Handlungsbedarf

Der VCS empfiehlt folgende Massnahmen für eine bessere Fahrzeugsicherheit:

- Sensibilisierung und verbesserte Information der Konsument/innen über die zentralen Sicherheitsaspekte beim Autokauf bezüglich passiver Sicherheit (Insassen- und Partnerschutz) und aktiver Sicherheit (z.B. ESP)
- Einführung eines Sicherheitslabels für alle Neuwagen
- Deklarationspflicht der Fahrzeugaggressivität
- Engagement in internationalen Gremien für die Ausdehnung der Europäischen Bestimmungen zum Fussgängerschutz auf alle PW (heute nur für PW mit einem Gesamtgewicht über 2,5 Tonnen).

Denn Autosicherheit endet nicht beim Insassenschutz!