

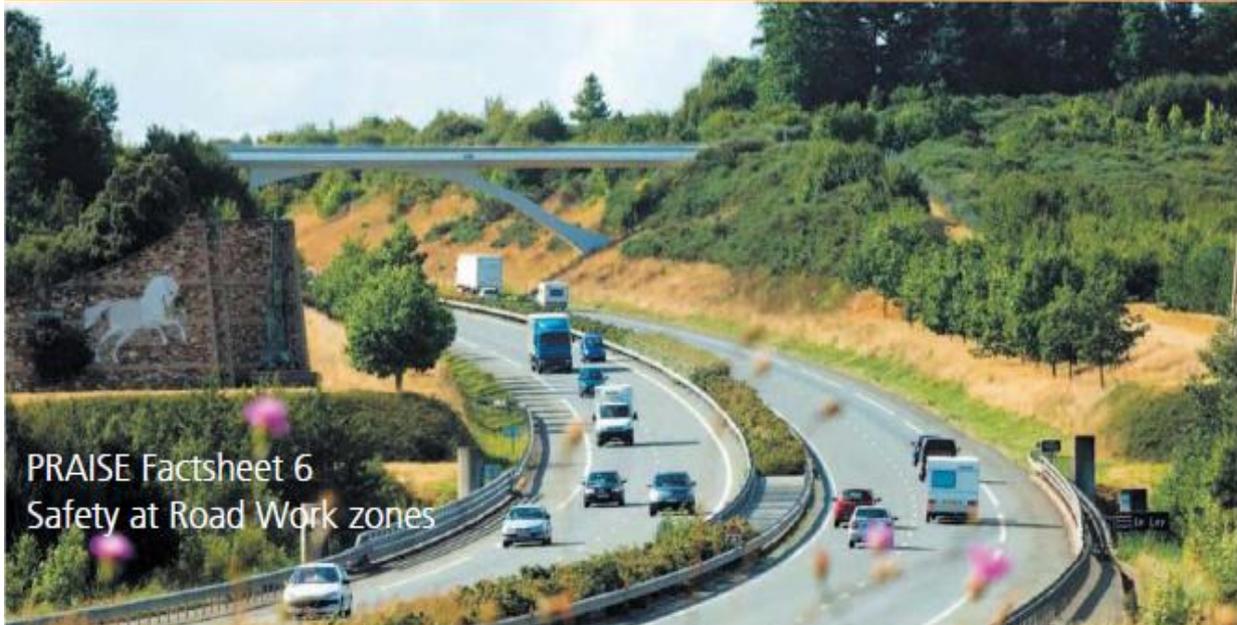
# "PRAISE": Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees

MAY

2011

FACT SHEET

6



## ETSC-Interview mit Damien Tillet von ASF (Autoroutes du Sud de la France)

Ziel des ETSC-PRAISE-Projekts "Prävention von Wege- und Dienstunfällen zur Sicherheit der Arbeitnehmer" ist die Mobilisierung von Wissen, das erforderlich ist, um eine Führungsposition bei der betrieblichen Verkehrssicherheit einzunehmen. Das vorliegende Fact Sheet ergänzt den im Mai 2011 veröffentlichten PRAISE-Report "Verkehrssicherheit an Baustellen" ("Road Safety at Work Zones") und geht dabei besonders auf das Konzept der "Autobahnen im Süden von Frankreich" (ASF) zur Gewährleistung der Sicherheit ihrer Mitarbeiter und anderer Verkehrsteilnehmer während der Arbeiten am Autobahnnetz ein.

### Inhalt

ASF - Autoroutes du Sud de la France	2
Verkehrssicherheit bei ASF	2
Baustellensicherheit	3
Sicherheit der Mitarbeiter	4
Andere Verkehrsteilnehmer	5
Erfahrungen	6
Kurzbiografie von Damien Tillet	7

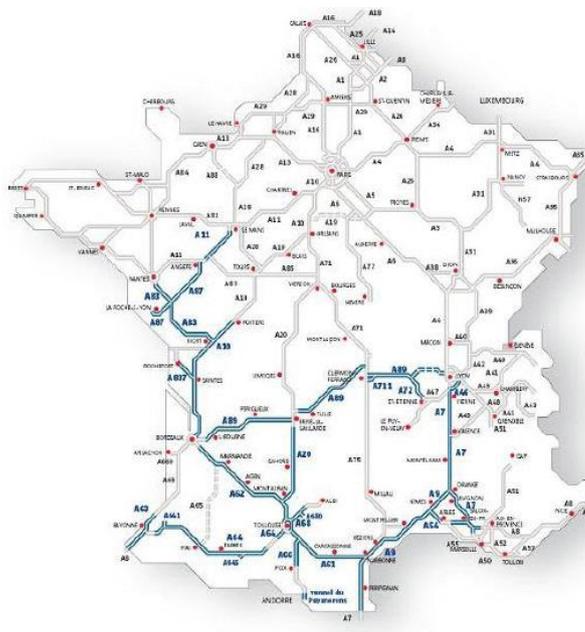
## ASF - Autoroutes du Sud de la France

### Können Sie uns etwas über die Geschichte des Unternehmens, seine Aufgaben und seine derzeitige Rolle sagen?

Seit seiner Gründung 1957 ist ASF stark gewachsen und betreibt heute 2700 km Autobahnen im Auftrag des französischen Staates. ASF hat sich zum führenden Autobahnnetz in Frankreich und zum zweitgrößten in Europa entwickelt. Seine Autobahnen verlaufen in strategisch günstiger Lage auf dem französischen Festland auf der Route Le Mans - Lyon - Aix en Provence. Damit profitiert es von der Dynamik der wirtschaftlich pulsierenden Städte im Süden Frankreichs. Es verbindet die iberische Halbinsel mit

Nordeuropa, führt große europäische Wirtschafts und Tourismus-ströme in die Region und bewältigt ein hohes Maß an regionalem Verkehr.

ASF ist bestrebt, das eigene Know-how als Autobahnbetreiber unter den unterschiedlichsten örtlichen Gegebenheiten weiter zu geben. Oberstes Gebot bei ASF ist es, die größten Anstrengungen zu unternehmen, um unter allen Umständen einen reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten. Die Aufgaben von ASF sind sehr vielfältig. Dazu gehören die sichere Beförderung von Personen und Waren, der Bau einer sicheren und langlebigen Infrastruktur mit umweltfreundlichen und schonenden Methoden für die umliegenden Gemeinden, sowie die Teilnahme an der Raumordnung und der Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus in der betreffenden Region.



## Verkehrssicherheit bei ASF

### 1. Wie werden Sicherheitsentscheidungen bei ASF getroffen?

Entscheidungen werden oft von drei Personen getroffen: von zwei Direktoren für den operativen Betrieb, die für das Südost- bzw. das Südwest-Netz zuständig sind, und einem Direktor für Prävention bzw. Sicherheit. Dieser schlägt den beiden anderen Direktoren ein allgemeines Konzept sowie die entsprechenden Maßnahmen zur Umsetzung vor, und diese müssen das Konzept genehmigen.

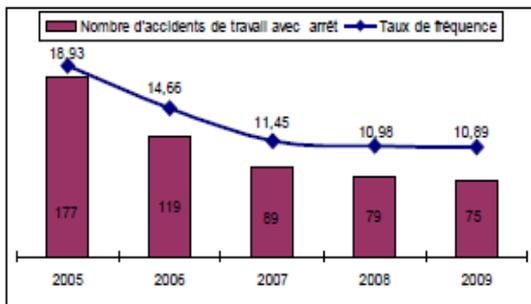
### 2. Wie hat sich das Sicherheitsniveau über die Jahre verbessert? Können Sie Zahlen hierzu nennen? Welche Trends oder Änderungen haben Sie festgestellt?

Die Sicherheit wurde vor allem durch die Festlegung von Verfahren und Vorschriften sowie durch mehr Sicherheitstraining verbessert. Dadurch ließ sich die Zahl der Arbeitsunfälle und Verkehrsunfälle deutlich verringern.

Bei ASF ist die Anzahl der arbeitsbedingten Verkehrsunfälle mit Ausfallzeiten der Beschäftigten in den letzten 5 Jahren von 177 im Jahr 2005 auf 75 im Jahr 2009 zurückgegangen.

Unser Konzept umfasst die Festlegung einer Sicherheitspolitik mit einem jährlichen Aktionsplan, der zum Ziel hat, bestimmte Maßnahmen in Bereichen wie Sicherheitsmanagement, Kommunikation und Verkehrsrisiko umzusetzen.

Gegenwärtig ist es schwierig, die Verkehrssicherheitspolitik zu ändern, wenn es um Verhalten geht. Wenn wir jedoch weitere Fortschritte erzielen wollen, müssen wir Verhalten und Gewohnheiten der Menschen verändern. Das wollen wir erreichen – aber es braucht seine Zeit.



### 3. Rechnen sich Ihrer Meinung nach Investitionen in Verkehrssicherheit? Und warum?

Investitionen in Sicherheit sind immer eine gute Investition, dazu gehört auch die Sicherheit im Straßenverkehr. So können berufsbedingte Arbeits- und Verkehrsunfälle mit schwerwiegenden oder sogar tödlichen Folgen vermieden werden.

### 4. Haben Ihrer Meinung nach Unternehmen mit Mitarbeitern im Straßendienst die Pflicht, mehr zu tun, als die Gesetzgebung erfordert?

Die körperliche Unversehrtheit der Mitarbeiter ist ein zentrales Anliegen innerhalb der Unternehmenskultur jedes Autobahnbetreibers. Für ASF steht die Sicherheit der Mitarbeiter immer an oberster Stelle, und unser Ziel ist nichts weniger als "Null Unfälle".

Wir müssen tatsächlich über die rechtlichen Vorgaben hinausgehen und alles nur Mögliche zur Unfallvermeidung tun. Dies gilt insbesondere für folgende Bereiche:

- Festlegung strenger Verfahren und interner Vorschriften zum Thema Sicherheit, und zwar so präzise und umfassend wie möglich.

- Bedarfsorientierte Ausbildung, die gut geplant und in Aus- und Fortbildungsprogrammen gefasst ist.
- Einrichtung einer internen Arbeitsgruppe, um eine Steuerung zu gewährleisten und das Feedback-Management zu ermöglichen.
- Austausch zwischen den Unternehmen und gemeinsame Nutzung von bewährten Verfahren.

## Baustellensicherheit

### 1. Sind nach den Erfahrungen von ASF Baustellen im Hinblick auf Sicherheit als problematisch anzusehen?

Baustellen sind besondere Gefahrenstellen mit erhöhtem Gefahrenpotential für unsere Mitarbeiter, die dort arbeiten, wie auch für die Verkehrsteilnehmer, die dort unterwegs sind. Infolgedessen ist das Thema Risikoexposition eine wichtige Überlegung bei der Einrichtung von Straßenbauarbeiten, Markierungsarbeiten oder anderen Baustellen. Die Verantwortung der anderen Verkehrsteilnehmer ist auch sehr wichtig - ein abgelenkter oder schläfriger Fahrer könnte einen Arbeiter anfahren.

Unsere Mitarbeiter wollen mit ihrer Arbeit unser Autobahnnetz zu einem sichereren Ort machen. Wir fordern die Benutzer unserer Autobahnen auf, unsere Mitarbeiter nicht in Gefahr zu bringen – nämlich durch eine sichere Fahrweise, und das heißt, dass sie langsamer fahren sollen, sobald sie Straßenbauarbeiter in Gelb sehen, und dass sie beim Vorbeifahren einen gewissen Abstand zu ihnen halten.

Wir haben eine Vielzahl von Workshops zur Verbesserung des Sicherheitsbewusstseins der Verkehrsteilnehmer veranstaltet, dabei erhielten die Teilnehmer gleichzeitig eine Einführung in Erste Hilfe, sie machten Reaktionstests und konnten den Reifendruck überprüfen lassen. Mittels Überschlagsimulatoren haben Fahrer und Mitfahrer selbst erfahren können, wie wichtig es ist, sich auf den Vorder- und Rücksitzen anzuschnallen. Das übergeordnete Ziel war es, die Fahrer zur Änderung ihrer Fahrgewohnheiten zu bewegen, dass sie also den Fuß vom Gaspedal nehmen und ihre Geschwindigkeit den Straßenverhältnissen anpassen.

### 2. Erheben Sie Daten von Unfällen im Zusammenhang mit der Instandhaltung bzw. Wartung der Straßen? Und wenn ja,

## welche Daten sammeln Sie?

Alle Unfälle mit Mitarbeitern im Straßendienst auf Autobahnen werden ermittelt und analysiert. Auch unser Dachverband, die ASFA (Verband der Französischen Autobahnen) führt Umfragen bei allen Unternehmen durch, die die Autobahn nutzen.

Das ASF-Überwachungs-Rettungswesen ist zur Sicherheit aller Autobahnnutzer auf den von uns betriebenen Autobahnen 365 Tage im Jahr im Einsatz. Regionale Kontrollzentren und die nationale ASF-Leitzentrale, die ähnlich wie ein Tower am Flughafen arbeitet, verfolgen pausenlos alle ASF-Autobahntrassen. Jeder Vorfall wird berichtet, egal wie gering er scheint. Die Leitstellen können jederzeit Alarm auslösen, um einem Autofahrer zu helfen oder ein ASF-Team oder ein Notfall- und Pannenteam dorthin loszuschicken. Dank dieser ständigen Wachsamkeit sind die von uns betriebenen Autobahnen jetzt viermal sicherer als andere Autobahnnetze. Darüber hinaus ist die überwiegende Mehrheit der ASF-Notfall- und Pannenfahrzeuge mit einem innovativen Satz an Schildern für den Einsatz bei einem Unfall oder einer Störung ausgestattet, der den empfohlenen Verkehrssicherheitsvorschriften voll und ganz entspricht.

## 3. Was sind für Sie die wichtigsten Sicherheitsfragen rund um Baustellen?

Die Nichtbeachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an Baustellen durch die Verkehrsteilnehmer, zerstreute Fahrer, Unaufmerksamkeit und Müdigkeit sind die Hauptrisiken bei Straßenarbeiten.

## 4. Gibt es bei spezielle Verfahren in Bezug auf Sicherheit und Instandhaltung der Straßen? Wenn ja, wie sehen diese aus?

Es gibt bestimmte Regeln für die Einrichtung und Aufhebung von Baustellen. Darüber hinaus haben alle Mitarbeiter mit der Berechtigung hier zu arbeiten eine mehrwöchige Sonderausbildung für diesen Aufgabenbereich durchlaufen.



## Sicherheit der Mitarbeiter

### 1. Wie viele Straßenbauarbeiter in etwa beschäftigen Sie, und auf wie vielen einzelnen Baustellen werden sie pro Jahr eingesetzt?

Rund 1.000 Mitarbeiter sind zuständig für solche Baustellen, d.h. Autobahnkontrollen und Unfallabwicklung. Dies entspricht mehr als 5.000 Baustellen jährlich.

### 2. Um welche Arten von Baustellen geht es (bewegliche, Kurz- und Dauerbaustellen)?

Es gibt folgende drei Baustellenarten:

- "Arbeitsstellen von kürzerer Dauer" mit einer Dauer von 1 bis 5 Tagen
- "größere Baustellen" mit einer Dauer von 1 bis 2 Wochen
- "bewegliche Baustellen" wie für das Anbringen von horizontalen Markierungen, die von mobilen Teams durchgeführt werden

### 3. Wird die Sicherheit des Wartungspersonals bereits in der Straßengestaltungs- oder der Planungsphase berücksichtigt? Wenn ja, wie geschieht das?

Bei den wichtigen, größeren Projekten wird die Sicherheit der Straßenbauarbeiter von Anfang an bereits beim Entwurf und der Planung der Baustelle mit berücksichtigt. Für die aktuellen bzw. Standard-Baustellen gibt es keine entsprechenden Überlegungen von Anfang an, jedoch ist uns die körperliche Unversehrtheit unserer Mitarbeiter jederzeit sehr wichtig.

### 4. Wie wird die Sicherheit der Mitarbeiter im ASF-Konzept zum Baustellenmanagement berücksichtigt?

Die Sicherheit der Mitarbeiter wird bei der Festlegung der einzelnen Baustellenphasen berücksichtigt. Eine eigene Arbeitsgruppe verbessert auch die Praxis durch die gemeinsame Nutzung und Weiterentwicklung der Abläufe bei Bedarf. Darüber hinaus werden wir unsere Kampagne zur Unfallvermeidung und zum Sicherheitstraining weiter fortführen. Dies geschieht zusätzlich zu unseren üblichen Maßnahmen zur Baustellenausrüstung wie z.B. die Aufstellung von automatisch gesteuerten Verkehrszeichen auf den Mittelstreifen oder der Sensibilisierung unserer Mitarbeiter durch ein Unfallverhütungs-Portal in unserem eigenen Intranet.

**5. Bieten Sie Ihren Mitarbeitern spezielles Training zur sichereren Durchführung Straßenbauarbeiten? Wenn ja, aus welchen Komponenten besteht diese Ausbildung?**

Es gibt eine fachspezifische Ausbildung einschließlich der Vorgaben für die unterschiedlichen Einsätze wie z.B. Rettungsmaßnahmen, über die unterschiedlichen Arten des verwendeten Materials, und über die Verwendung von speziellen Geräten wie Blinkpfeilen. Dies ist eine Signalvorrichtung in Form von Leuchtpfeilen, die auf ein Fahrzeug montiert ist und die Verkehrsteilnehmer vor Fahrbahnsperungen warnt. Die Anlage ist in 15 Sekunden einsatzbereit. Eine Absperrung mit Pylonen, die die Arbeiter minutenlang einem Risiko aussetzen würde, ist hierbei nicht erforderlich. Diese Schulungen umfassen theoretische und praktische Übungen sowie Übungen unter Anleitung.



**6. Sind die Mitarbeiter zertifiziert? Wenn ja, welche Art der Zertifizierung wird verwendet?**

Es gibt drei verschiedene Arten von Zertifizierung je nach Aufgabenstellung und je nach dem spezifischen Einsatzort des Mitarbeiters auf der Straße: Wer die Straße betritt, um den Verkehr anzuhalten, braucht eine andere Ausbildung als jemand, der nur auf dem Standstreifen tätig zu wird.

So gleicht z.B. unsere Zertifizierung "Streckensicherung" für Mitarbeiter und Kontrolleure stark einem firmeneigenen Führerschein. Der Kurs ist eine Kombination aus Theorie und Praxis, der die Mitarbeiter in ihrem Verständnis der Sicherheitsempfehlungen und Praktiken trainiert und testet, wenn sie dienstlich auf der Autobahn unterwegs sind.

**7. Was halten Ihre Mitarbeiter von Ihrem Konzept zur Sicherheit an Baustellen. Unterstützen sie das? Haben Sie mit ihnen darüber beraten?**

Die Mitarbeiter reagieren sehr empfindlich in Bezug auf die Sicherheit an Baustellen. Ihrer Meinung nach investiert ASF in sein Personal und nimmt auch Geld in die Hand, um die Sicherheit an Baustellen zu verbessern. Die Meinung der Mitarbeiter zu den Themen Prävention, Intervention und Sicherheit wird regelmäßig abgefragt, eine regelmäßige Rückmeldung hierzu ist für ASF von großer Bedeutung. Der Dialog mit den Sozialpartnern steht im Zentrum unserer Vereinbarungen.

**8. Wie schätzen Sie selbst Ihre Leistung in Sachen Sicherheit der Mitarbeiter im Straßendienst im Vergleich zu Ihren Wettbewerbern ein?**

ASF ist einer der Autobahnbetreiber, der im Bereich der Verkehrssicherheit sehr aktiv ist und sich immer um die Sicherheit der Mitarbeiter kümmert. Die Gründung der Stiftung "VINCI – Autobahnen für verantwortungsvolles Fahren" (ASF ist eine Tochtergesellschaft von VINCI Autobahnen) unterstreicht die Tatkraft die ASF kontinuierlich für eine bessere Sicherheit ihrer Mitarbeiter und ihrer Kunden aufwendet.

**9. Gibt es eine spezielle Ausrüstung, die Ihrer Meinung nach einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit an Baustellen leistet?**

ASF hat mehr als 700 Verkehrsschilder, die ferngesteuert nach rechts oder links gedreht werden können, aufgestellt. Wo also diese vorhanden sind, ist die manuelle Aufstellung von Baustellenschildern nicht mehr erforderlich und – besonders wichtig – damit müssen die Mitarbeiter keine Fahrspuren mehr überqueren.



## Andere Verkehrsteilnehmer

### 1. Überhöhte Geschwindigkeit gilt als einer der entscheidenden Faktoren sowohl auf den Straßen im allgemeinen als auch rund um Baustellenbereiche. Ergreifen Sie hier besondere Maßnahmen?

Die Polizei führt regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen an Baustellen durch. Die Vereinigung der Französischen Autobahngesellschaften ASFA führt ebenfalls Informations- bzw. Sensibilisierungskampagne durch. Unsere Wechselverkehrszeichen können hierfür auch mit spezifischen Informationen versehen werden.

Seit 2004 experimentiert ASF mit dynamischer Geschwindigkeitsregelung auf der Autobahn A7, um den Verkehrsfluss während der Spitzenzeiten zu optimieren. Das innovative System hat zu guten Ergebnissen in Bezug auf Sicherheit, Verkehrsfluss und Komfort geführt. Es hat die Unfälle um 20% bis 30% gesenkt, und die Autofahrer sparen bei Verkehrsstaus 20% an Fahrzeit ein.

Die Autofahrer erhalten die Information über fahrstreifenbezogene Wechselverkehrszeichen auch hinsichtlich der Verkehrslage. Weitere Informationen werden über den Radiosender "Radio Traffic FM 107,7" verbreitet. Anzeigentafeln sind auch an Autobahnzubringern angebracht, damit Autofahrer Verkehrsinformationen und Sicherheitshinweise bereits erhalten, noch bevor sie auf die Autobahn auffahren.

### 2. Wie kommunizieren Sie mit den Verkehrsteilnehmern über die Instandhaltung der Straßen?

Insbesondere an den Baustellen bringen wir Infotafeln an mit Informationen über:



- die Art der Baustelle

- die voraussichtliche Dauer

Über größere Bauvorhaben gibt es zudem regelmäßig Informationen in Form von Flyern sowie in den lokalen Zeitungen. Wie bereits erwähnt, setzen wir auch spezielle Wechselverkehrszeichen ein.

### 3. Sind sich Ihrer Meinung nach die Verkehrsteilnehmer der zusätzlichen Risiken an Baustellen bewusst? Wie sensibilisieren Sie die Menschen hierzu?

VINCI entwickelt Synergien zwischen seinen verschiedenen Autobahnnetzen, um den Autobahnnutzern neue Dienstleistungen anzubieten und die Autobahnen sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. Um seine Kunden zu einer sicheren und stressfreien Fahrweise durch regelmäßige Pausen anzuregen, führt ASF z.B. jedes Jahr zu den Hauptferienzeiten auf seinen Service- und Raststätten besondere Veranstaltungen durch. 2008 haben wir unser Sommerveranstaltungsprogramm erweitert, denn wir wollen Sicherheit und ökologisch verantwortungsvolles Verhalten noch mehr in den Mittelpunkt rücken.

## Erfahrungen

### 1. Was haben Sie daraus gelernt, und was würden Sie anderen Unternehmen bezüglich der Verbesserung der Sicherheit in Baustellenbereichen raten?

Den Mitarbeitern zuzuhören ist besonders wichtig, denn Unternehmen können von den Erfahrungen ihrer Mitarbeiter nur profitieren. Darüber hinaus müssen wir herausfinden, bei welchen Tätigkeiten wir die höchste Risikoexposition reduzieren können. Ausschlaggebend ist dabei die Festlegung von Verfahren zur Senkung der Risikoexposition.

### 2. Haben Sie die bereits erzielten oder erwarteten finanziellen Vorteile durch Ihr Sicherheitskonzept für Baustellen berechnet?

Ich kenne keine Einzelheiten, aber ich weiß, dass unser Präventionskonzept bereits mehreren Menschen das Leben gerettet hat.

**3. Wünschen Sie sich weitere Schritte seitens der Regierung zur Gewährleistung der Sicherheit der Straßenarbeiter und Verkehrsteilnehmer an Baustellen?**

Ja, ich würde eine Weiterentwicklung der Vorschriften begrüßen, so wie sich unsere eigene tägliche Praxis infolge des zunehmenden Verkehrs und der besseren technischen Möglichkeiten auch weiter entwickeln.

**4. Werden Sie eine Zertifizierung nach der bevorstehenden ISO 39001 Richtlinie zum Verkehrssicherheitsmanagement in Betracht ziehen?**

Für mich ist die Zertifizierung an sich nicht so wichtig. Management-Instrumente sind wichtig im Hinblick auf Sicherheit, aber ihre Zertifizierung ist nicht unbedingt notwendig.

**5. Möchten Sie noch weitere Themen ansprechen?**

Die Vorschriften müssen unbedingt angepasst werden, damit sie mit den aktuellen Vorgehensweisen Schritt halten und zur Verbesserung der Sicherheit an Baustellen beitragen.

**Kurzbiografie von Damien Tillet, Leiter Unternehmenssicherheit bei ASF**



Damien Tillet arbeitet bei ASF als Leiter Unternehmenssicherheit. Als solcher ist er verantwortlich für die Weiterentwicklung und Gewährleistung des Arbeitsschutzes durch die Förderung eines umfassenden Arbeitsschutzkonzepts auch in den sieben regionalen ASF-Niederlassungen, von denen jedes für 350 bis 500 km Autobahn zuständig ist. Zu seinen Aufgaben gehört auch die Formalisierung der Verfahren, Hinweise und Anweisungen zur Sicherheit der Mitarbeiter. Dazu gehört das "Markierungs-Handbuch", welches das Leitdokument für Markierungen mit genauer Festlegung von Abläufen ist und Diagramme enthält. Damien Tillet ist Bauingenieur und verfügt über umfassende Erfahrung in den Bereichen Betrieb und Instandhaltungsmanagement für Autobahnbetreiber und Sicherheit.

Der ETSC dankt Damien Tillet für seinen wertvollen Beitrag.

Fragen an unseren Interviewpartner sind zu richten an:

[damien.tillet@asf.fr](mailto:damien.tillet@asf.fr)

<http://www.asf.fr/control/index.aspx?alias=Internet2007Anglais.home>

## Mitglieder

Accident Research Unit, Medical University  
Hannover (D)  
Association Prévention Routière (F)  
Austrian Road Safety Board (KfV)(A)  
Automobile and Travel Club Germany (ARCD)(D)  
Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV)(B)  
Birmingham Automotive Safety Centre, University of  
Birmingham (UK)  
Central Denmark Region (Region Midtjylland) (DK)  
Centre for Transport and Logistics (CTL), University  
of Rome "La Sapienza" (I)  
Centro Studi Città Amica (CeSCAm), University of  
Brescia (I)  
Chalmers University of Technology (S)  
Comité Européen des Assurances (CEA)(Int)  
Commission Internationale des Examens de  
Conduite  
Automobile (CIECA)(Int)  
Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)  
(ES)  
Confederation of Organisations in Road Transport  
Enforcement (CORTE) (Int)  
Czech Transport Research Centre (CDV)(CZ)  
Danish Road Safety Council (DK)  
Dutch Safety Board (NL)  
European Federation of Road Traffic Victims (FEVR)  
(Int)  
Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM)(Int)  
Finnish Motor Insurers' Centre, Traffic Safety  
Committee of Insurance Companies VALT (FIN)  
Finnish Traffic Safety Agency (Trafi) (FIN)  
Folksam Research (S)  
Fondazione ANIA (I)  
Foundation for the Development of Civil Engineering  
(PL)  
German Road Safety Council (Deutscher Verkehrssi-  
cherheitsrat) (DVR) (D)  
Global Road Safety Partnership (Int)  
Hellenic Institute of Transport (HIT) (GR)  
Institute for Transport Studies, University of Leeds  
(UK)  
INTRAS - Institute of Traffic and Road Safety,  
University of Valencia (ES)  
Liikenneturva (FIN)  
Lithuanian National Association Helping Traffic Vic-  
tims (NPNAAL) (LT)  
Motor Transport Institute (ITS) (PL)  
Netherlands Research School for Transport,  
Infrastructure and Logistics (NL)  
Parliamentary Advisory Council for Transport Safety  
(PACTS) (UK)  
Provincia di Crotone (I)  
Road and Safety (PL)  
Road Safety Authority (IE)  
Road Safety Institute Panos Mylonas (GR)  
Safer Roads Foundation (UK)  
Swedish National Society for Road Safety (S)  
Swiss Council for Accident Prevention (bfu) (CH)  
Transport Infrastructure, Systems and Policy Group  
(TISPG)(PT)

Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road  
Safety (NO)

University of Lund (S)  
Transport Safety Research Centre, University of  
Loughborough (UK)

## Vorstand

Professor Herman De Croo  
Professor Richard Allsop  
Dr. Walter Eichendorf  
Professor Pieter van Vollenhoven  
Professor G. Murray Mackay  
MEP Brian Simpson  
MEP Ines Ayala Sender  
MEP Dieter-Lebrecht Koch  
MEP Dirk STERCKX  
MEP Corien Wortmann-Kool

## Geschäftsstelle

Antonio Avenoso, Executive Director  
Ellen Townsend, Policy Director  
Graziella Jost, Director of Projects  
Marco Popolizio, Senior Project Officer  
Ilyas Daoud, Project Officer  
Francesca Podda, Project Officer  
Julie Galbraith, Project Officer  
Mircea Steriu, Communications Officer  
Paolo Ferraresi, Financial Officer  
Giovanna Bevilacqua, Assistant  
Lucia Pissard, Assistant

## PRAISE Reports

Redaktion:  
Ellen Townsend, ellen.townsend@etsc.eu  
Julie Galbraith, julie.galbraith@etsc.eu

Wenn Sie mehr über die Aktivitäten des ETSC und eine  
Mitgliedschaft erfahren möchten, dann wenden Sie sich  
bitte an:

ETSC  
20 Avenue des Celtes  
B-1040 Brussels  
Tel. + 32 2 230 4106  
Fax. +32 2 230 4215  
E-mail: information@etsc.eu  
Internet: www.etsc.eu

Für die Inhalte der PRAISE Reports zeichnet  
ausschließlich der ETSC verantwortlich, sie geben  
nicht notwendigerweise die Meinung der Sponsoren  
wider. © ETSC 2010



PRAISE erhält finanzielle  
Unterstützung von der  
EU -Kommission, dem  
DVR, der BfU, und der  
Fundación MAPFRE