

sicher leben

NULL PROMILLE FÜR NEULENKENDE

Einfache Massnahme
mit grosser Wirkung

DAS PURZELBAUM- PROJEKT

Bewegungsförderung
im Kindergarten

TESSINER UNTERNEHMEN TILO MACHTS VOR

Sicher unterwegs
mit Zug und Velo

Inhalt

DIE ZAHL

Wie viele Kinder sind im Auto gesichert? 3

FOKUS NULL PROMILLE FÜR NEULENKENDE

10 Todesopfer weniger pro Jahr 4

Standpunkt von Raphael Denis Huguenin,
ehemaliger Stv. Direktor der bfu 7

Aha-Erlebnis am Fahrsimulator 8

NETZWERK

Damit Kinder wieder Purzelbäume schlagen 10

Patrouilleure geleiten Kinder sicher über die Strasse 13

Im Tessin wird sicher gestrampelt 14

UNSERE KAMPAGNE

Plakat «Betende Hände» gewinnt Gold 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: Magali Dubois (bfu), Ursula Marti (wortreich gmbh), Natalie Rüfenacht (bfu)

Redaktionsadresse: Ursula Marti, wortreich gmbh, Postfach 7922, 3001 Bern, sicherleben@bfu.ch, Tel. +41 31 305 55 66

Korrektorat: Hedy Rudolf (bfu)

Übersetzungen: Tom Glanzmann (bfu)

Bildnachweise: Seite 2, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15: Iris Andermatt;
Seite 1, 4, 7, 12, 16: bfu

Layout: Partner & Partner, Winterthur **Druck:** UD Print AG, Luzern

Auflage: Deutsch: 9200, Französisch: 3300, Italienisch: 1100. Das Heft erscheint vierteljährlich.

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

EDITORIAL



Sicherheit: Tag für Tag lernen

Es beginnt mit dem Schulweg: Besorgte Eltern verfolgen die ersten Schritte Ihres Nachwuchses im Strassenverkehr. Danach geht es ab aufs Velo und schon bald auf den Roller. Schliesslich der lang ersehnte Augenblick: am Steuer eines Autos. Und damit in einem gewissen Sinn auch der Eintritt ins Erwachsenenalter und ein grosses Stück Unabhängigkeit.

Für einige ist es schwierig, im Strassenverkehr zu bestehen. Er ist komplex und stellt hohe Anforderungen an Kenntnisse und Konzentration. Soweit die Theorie. In der Praxis ist Strassenverkehr jedoch etwas Alltägliches, beinahe Banales. Alles scheint möglich: Geschwindigkeiten überschreiten, am Steuer telefonieren, vor dem Fahren Alkohol trinken ... Möglich, vielleicht, aber es ist illegal und zweifelsohne gefährlich. Die bfu setzt sich auf mehreren Ebenen dafür ein, dass Mobilität sicher ist. Und zwar für alle, egal, wie sie sich fortbewegen. Zum Beispiel mit dem Verkehrsdienst, der für sichere Schulwege sorgt. Begleiten Sie die Patrouilleure auf Seite 13. Für junge Fahrzeuglenkende – leider nach wie vor in zahlreiche Unfälle verwickelt – schlägt die bfu eine neue Präventionsmassnahme vor: 0,0 Promille. Darüber lesen Sie im Fokus dieser Ausgabe. Die Zukunft wird zeigen, wie dies bei den Entscheidungsträgern ankommt. Was in der Zwischenzeit sicher ist: Sicherheit im Strassenverkehr muss täglich neu erlernt werden. Jede und jeder muss eigenverantwortlich dazu beitragen. Und die bfu setzt sich weiterhin für sichere Strassen ein – für jede und jeden.

Magali Dubois

Wie viele Kinder sind im Auto gesichert?

AUTO-KINDERSITZ Eine neue Erhebung der bfu ergab, dass 94 Prozent der Kinder im Auto mit einem Rückhaltesystem gesichert sind. Somit erhöhte sich die Tragquote innert zehn Jahren um erfreuliche 24 Prozentpunkte. Die grosse Schutzwirkung des Kindersitzes ist aber nur gewährleistet, wenn das System korrekt benutzt wird.

Eltern sind heute viel stärker um die Sicherheit ihres Kindes im Auto besorgt als früher. 94 Prozent der 0- bis 12-Jährigen verbringen die Autofahrt im Kindersitz oder sind, wenn sie die nötige Körpergrösse erreicht haben, mit dem Gurt gesichert. Noch vor 10 Jahren betrug die Sicherungsquote erst 70 Prozent. Diese Erhöhung wird als wichtiger Erfolg gewertet, denn mit dem Gebrauch eines Kinderrückhaltesystems sinkt das Verletzungsrisiko für ein Kind massiv. bfu-Forschungsleiter Roland Allenbach führt die gute Sicherungsquote auf die fortlaufende Sensibilisierung der jungen Eltern zurück, welche die bfu zusammen mit andern Organisationen als Daueraufgabe betreibt.

Ein Wermutstropfen bleibt: Bei einem relativ hohen Anteil der Kinder wird das Rückhaltesystem zwar benützt, aber nicht korrekt angewendet, was bei einem Unfall schwere Verletzungen zur Folge haben kann. Entscheidend für die Schutzwirkung ist, dass der Kindersitz der Grösse und dem Gewicht des Kindes entspricht und korrekt im Fahrzeug montiert ist. Die Gurte dürfen weder zu locker noch verdreht sein und keinesfalls zu nahe am Hals verlaufen. Winterjacken oder Schneeanzüge sollen

vor der Fahrt ausgezogen werden, denn ein zu dickes Kleiderpolster senkt die Wirkung ebenfalls.

94 %

Die bfu empfiehlt, bis zu einer Körpergrösse von 150 cm einen Kindersitz zu benutzen. Der Gurt allein hält kleinere Personen zwar bei einem Aufprall

zurück, kann aber zu Verletzungen am Hals und im Bauchbereich führen. **um**

ZOOM

Umfassende Studie zur Sicherheit im Sport

Die Schweiz erhält erstmals ein umfassendes Sportsicherheitsprogramm. Es wird durch die bfu in Zusammenarbeit mit Fachorganisationen nach Vorbild des Verkehrssicherheitsprogramms VESIPO erarbeitet. Eine besondere Herausforderung ist gemäss Projektleiter Othmar Brügger (bfu) das breite Themenspektrum, das der Sport aufweist. Entsprechend ist

das Programm in verschiedene Teilprojekte gegliedert: Wassersport, Schneesport, Bergsport, Fussball und Radsport.

Für jedes Teilgebiet werden das Unfallgeschehen aufgezeigt, die relevanten Risikofaktoren analysiert sowie die möglichen Präventionsmassnahmen zusammengetragen und auf ihre Wirksamkeit hin bewertet. Damit

wird das Präventionspotenzial sichtbar und können konkrete Massnahmen vorgeschlagen werden.

Othmar Brügger rechnet damit, das Sportsicherheitsprogramm im Verlauf des nächsten Jahres fertigstellen zu können und in Zusammenarbeit mit Fachorganisationen die Umsetzung an die Hand zu nehmen. **um**

10 Todesopfer weniger pro Jahr

UNFALLFORSCHUNG Bei jungen Leuten genügt schon eine kleine Menge Alkohol im Blut, um die Fahrfähigkeit zu beeinträchtigen. Die bfu sieht deshalb ein Alkoholverbot für Neulenkende als prioritäre zukünftige Verkehrssicherheitsmassnahme und empfiehlt eine schnelle Einführung.

Im neu veröffentlichten Sicherheitsdossier «Fahrfähigkeit», einer wissenschaftlichen Analyse der bfu, steht das Alkoholverbot für Neulenkende an oberster Stelle bei den Massnahmen gegen Alkoholunfälle. Die Null-Promille-Vorschrift soll während der dreijährigen Probephase nach Erhalt des Fahrausweises sowie für Berufsschauffeure gelten. Die bfu-Expertinnen und Experten attestieren dieser Massnahme «hohe Wirksamkeit», «sehr hohe Effizienz» und «hohe Umsetzbarkeit».

Der Alkohol liegt von allen Faktoren, welche die Fahrfähigkeit kurzfristig einschränken, an vorderster Stelle. Er ist bei rund 15 Prozent aller Unfälle mit im Spiel. Beeinträchtigt wird die Fahrweise

Der Alkohol liegt von allen Faktoren, welche die Fahrfähigkeit kurzfristig einschränken, an vorderster Stelle.



Wer fährt, trinkt nicht!

aber auch durch Müdigkeit, Ablenkung, Medikamente und Drogen. Besonders problematisch wirds, wenn sich mehrere dieser Faktoren kumulieren.

Grosser Sicherheitsgewinn

Stefan Siegrist, neuer stellvertretender Direktor der bfu, ist überzeugt, dass mit dem Alkoholverbot für Neulenkende ein grosser Schritt vorwärts getan würde: «Aufgrund unserer Berechnung

schätze ich, dass es pro Jahr gut 10 Todesopfer und über 50 Schwerverletzte weniger gäbe.» Viele junge Autolenkerinnen und -lenker würden durch dieses Gesetz vor sich selber geschützt, aber nicht nur: Auch die Mitfahrenden und alle weiteren Verkehrsteilnehmenden profitierten von der grösseren Sicherheit, wenn keine alkoholisierten Junglenkenden mehr auf den Strassen unterwegs wären.

Die Massnahme wird mittlerweile auch von einer klaren Mehrheit der Bevölkerung und sogar von sehr vielen Betroffenen befürwortet, wie eine repräsentative Umfrage zeigte. Verkehrspsychologe Stefan Siegrist stellt einen sozialen Wandel fest: «Viele junge Leute sind heute sensibilisiert für das Thema Alkohol am Steuer, sie reden untereinander darüber und sprechen sich im Ausgang ab, wer fährt». Siegrist ist überzeugt,

dass ein Verbot heute auf viel fruchtbareren Boden fiel als früher, denn schliesslich wüssten die Leute genau, dass Vorschriften im Strassenverkehr dazu da sind, um Menschenleben zu retten.

Nachbarländer als Vorbilder

In Deutschland gilt seit August 2007 ein absolutes Alkoholverbot für alle Fahranfänger unter 21 Jahren. Am bfu-Forum vom letzten Herbst erläuterte Horst

Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol sind in der Regel mit besonders schweren Folgen verbunden.

Schulze von der deutschen Bundesanstalt für Strassenwesen (bast) die Gründe für diesen Entscheid: Die 18- bis 24-Jährigen seien in Deutschland bei Alkoholunfällen stark übervertreten. Zudem seien Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol in der Regel mit besonders schweren Folgen verbunden. Dasselbe gilt auch für die Schweiz, wie die hiesigen Präventionsfachleute betonen.

Österreich hat bereits früher eine 0,1-Promille-Limite für Fahranfänger eingeführt, die sich sehr positiv auf die Unfallstatistik ausgewirkt hat. Der Anteil der alkoholisierten Fahranfänger (mit einem Blutalkoholwert von über 0,8 Promille), die in Unfälle mit Schwerverletz-

Was halten die Jungen von der Idee, die Null-Promille-Regel während der dreijährigen Probephase einzuführen? «sicher leben» fragte vier Jugendliche aus Biel.



Milos Stoykovic, 16-jährig

«Ich bin hin- und hergerissen: Einerseits bin ich damit einverstanden, dass die Jungen vorsichtiger fahren müssen, weil sie wenig Erfahrung haben. Andererseits erscheint mir die Null-Promille-Grenze völlig übertrieben. Das bedeutet doch, wenn man am Samstag mit den Kollegen in den Ausgang geht, dass man überhaupt nichts mehr trinken darf. Ich finde, dass man die Toleranzgrenze für die jungen Lenker tiefer ansetzen sollte, zum Beispiel bei 0,3 oder 0,4 Promille. Denn wenn einer von uns weniger trinkt als der andere, kann man das Vergnügen nicht teilen.»



Gordana Panic, 17-jährig

«Alkohol und Fahren – das geht nicht zusammen! Deshalb finde ich null Promille für Neulenkende angemessen. Am Anfang, nach Erhalt des Fahrausweises, werde ich mich am Steuer meines Autos noch nicht sicher genug fühlen. Ich denke, dass sich das noch verschlimmert, wenn man Alkohol getrunken hat. Meiner Meinung nach sollte die Verantwortung für den Alkoholkonsum Teil der Fahrbewilligung sein. Jedenfalls fühle ich mich sicherer, wenn ich mit jemandem heimfahre, der gar keinen Alkohol intus hat – oder dann nehme ich lieber ein Taxi. Jeder Mensch verträgt den Alkohol anders: Mit 18 kennt man die Limite noch nicht.»



Fabian Burgunder, 19-jährig

«Ich bin gegen null Promille, weil ein guter Tropfen zu einer Mahlzeit immer ein Vergnügen ist – natürlich nicht mehr als 1 oder 2 Gläser. Aber wie wird zum Beispiel der Blutalkoholwert durch ein alkoholhaltiges Dessert oder ein Fondue beeinflusst? Die Gesetze für junge Lenker sind schon so streng genug, ohne dass es noch ein zusätzliches braucht. Null Promille, das ist wirklich eine Einschränkung der Lebensqualität. Aber normalerweise, wenn man auf den Putz hauen will, schaut man schon drauf, nachher nicht fahren zu müssen.»

Aufgezeichnet von Virginie Borel

ten oder Getöteten verwickelt waren, reduzierte sich um 16,8 Prozent. Eine Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen eines EU-Projekts belegt, dass der Nutzen dieser Massnahme die Kosten weit übersteigt.

Wichtige Erkenntnisse konnten auch aus einer gross angelegten Studie in den USA gewonnen werden: Blutuntersuchungen von 200 000 tödlich verunglückten Fahrern ergaben, dass bereits ein Wert von 0,1 Promille bei Fahranfängern zu einem 25-prozentigen Anstieg des Risikos führte. Dieses Unfallrisiko ist etwa gleich hoch wie das einer 25- bis 34-jährigen Person mit einem Blutalkoholwert von 0,8 Promille.

Eingebunden in Verkehrs-sicherheitsstrategie

Aufgrund dieser klaren wissenschaftlicher Ergebnisse und der guten Erfahrungen aus andern Ländern ist die bfu vom grossen Nutzen eines Alkoholverbots für Neulenkende überzeugt. Da

dieses auch in der Bevölkerung auf grosse Akzeptanz stösst, steht der Einführung aus Sicht der Präventionsfachleute nichts im Wege. Umso mehr, als die neue Regelung ohne grossen Aufwand umgesetzt werden könnte.

Das Alkoholverbot für Neulenkende wird nun gemeinsam mit anderen Präventionsmassnahmen im Rahmen der nationalen Verkehrssicherheitsstrategie «Via sicura» diskutiert. Wichtige ergänzende Massnahmen sind gemäss Stefan Siegrist, zusätzliche Sensibilisierungskampagnen sowie mehr und sichtbarere Alkoholkontrollen durch die Polizei. Ziel sollte sein, diese zu verdoppeln und dem europäischen Niveau anzupassen. Somit erhalte die Schweiz eine kohärente Lösung mit grossem Sicherheitsgewinn.

Ursula Marti

Promillegrenzen in Europa

Einige Länder Europas haben spezielle Vorschriften für Neulenkende:

0,0 Promille: Deutschland, Rumänien, Russland, Slowenien

0,1 Promille: Österreich

0,2 Promille: Griechenland, Lettland, Luxemburg, Niederlande

0,3 Promille: Spanien

0,0 Promille für alle Fahrzeuglenkenden: Kroatien, Slowakei, Tschechische Republik, Ungarn.

0,2 Promille für alle Fahrzeuglenkenden: Estland, Norwegen, Polen, Schweden

Neues bfu-Dossier «Fahrfähigkeit»

Die Fähigkeit, im Strassenverkehr ein Fahrzeug sicher zu lenken, kann durch viele Faktoren kurzfristig eingeschränkt sein: Alkohol, Drogen, Medikamente, Müdigkeit und Ablenkung sind zusammen für einen Drittel aller Unfälle mitursächlich. Mit dem Sicherheitsdossier «Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden» liegt eine wissenschaftliche Analyse vor, die Risikofaktoren und Massnahmen aufzeigt. Das Dossier entstand im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit.

Download unter www.bfu.ch (Forschung, Forschungsergebnisse).

«Null Promille soll während dreijähriger Probephase gelten»

STANDPUNKT von Raphael Denis Huguenin, ehemaliger Stv. Direktor der bfu



«Die gleiche Alkoholmenge wirkt sich bei jungen Lenkenden stärker auf das Unfallrisiko aus als bei älteren.»

18 - bis 24-jährige Lenker verschulden fast doppelt so viele Alkoholfälle wie 25- bis 44-jährige und knapp viermal mehr als 45- bis 64-jährige. Bei jungen Lenkern kann schon das «erste Glas» zu viel sein. Ihr Risiko steigt bei 0,3 Promille bereits um 45 Prozent, bei älteren Fahrzeuglenkenden dagegen noch nicht.

Auch in nüchternem Zustand sind Neulenkende stärker gefährdet als routinierte und ältere Fahrer: Wegen mangelnder Erfahrung, etwa beim Einschätzen von Verkehrssituationen oder des eigenen Fahrkönnens, erfüllen sie die heutigen Anforderungen häufig nur knapp. Zudem geraten sie durch altersspezifisches Risikoverhalten leicht in gefährliche Situationen. Da die Automatismen junger Lenker kaum ausgeprägt sind, fahren sie oft am

Limit ihrer Fähigkeiten. Kommt Alkohol dazu, ist keine Reserve mehr vorhanden.

Ferner wirkt sich die gleiche Alkoholmenge bei den Jungen stärker aus als bei älteren Personen. Trinkunerfahrene haben noch nicht gelernt, mit den Auswirkungen des Alkohols umzugehen. Zwar sind die Ausfallerscheinungen bei jungen Lenkenden dieselben wie bei älteren, sie erhöhen das Unfallrisiko bei Jungen jedoch schon nach Einnahme geringer Alkoholmengen. Und junge Menschen reagieren auf Alkohol gefühlsbetonter als ältere. Das äussert sich insbesondere bei risikobereiten Junglenkern, für die das Auto häufig ein wesentlicher Bestandteil der Freizeitgestaltung ist.

«Null Promille» für Neulenkende wird in der Schweiz von 68 Prozent repräsentativ Befragter begrüsst, 15- bis 29-Jährige sind

zu 57 Prozent dafür. Mit der Massnahme könnten pro Jahr 10 Todesopfer und 50 Schwerverletzte vermieden werden. Das Alkoholverbot für Neulenkende ist Bestandteil des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura». Die bfu setzt sich dafür ein, dass «Null Promille» während der dreijährigen Probephase gelten soll. ●

Rücktritt nach 35 Jahren

Mit diesem «Standpunkt» verabschiedet sich Raphael Denis Huguenin von den Leserinnen und Lesern des bfu-Magazins. Er tritt am 1. Oktober 2008 in den Ruhestand. Der promovierte Psychologe Dr. phil. hist. ist seit 1973 für die bfu tätig, die letzten 14 Jahre als stellvertretender Direktor. Zuvor baute er den vormaligen «Psychologischen Dienst» der bfu auf und leitete später die Bereiche «Mensch» und «Ausbildung / Sicherheitsdelegierte». Seine zahlreichen Forschungsarbeiten – etwa zur Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmer, Aus- und Weiterbildung von Lenkern, zu Alkohol im Strassenverkehr oder Fahrverhaltensmodellen – wurden zu wichtigen Grundlagen der Unfallprävention in der Schweiz und fanden auch im Ausland grosse Beachtung. Raphael Denis Huguenin präsidierte verschiedene Fachvereinigungen und vertritt die Schweiz in internationalen Gremien der Verkehrssicherheit. Wir wünschen dem zurücktretenden stellvertretenden Direktor für den neuen Lebensabschnitt alles Gute. **um**

Aha-Erlebnis am Fahrsimulator

IM COCKPIT Vorschriften sind das eine – aus Überzeugung handeln ist das andere. Die Fachstelle ASN (Am Steuer nie) sorgt mit ihren Fahrsimulatoren dafür, dass Jugendliche ganz praxisnah erleben können, wie gross die Unterschiede im Fahrverhalten mit und ohne Alkoholeinfluss sind.



Instruktor **Felix Kübler** von der Fachstelle ASN bespricht mit der Schülerin die Fahrsituation.

Vier Schulklassen der Kantonsschule Freudenberg aus Zürich haben sich für den letzten Tag des Schuljahrs etwas Besonderes ausgedacht: Sie engagierten die Fachstelle ASN (Am Steuer nie), die mit vier Fahrsimulatoren aufkreuzt und den Schülerinnen und Schülern einen erlebnisreichen und zugleich lehrreichen Nachmittag bietet.

In einer etwa 20-minütigen Einführung geben die Instrukturen den Jugendlichen einige Grundlagen mit auf den Weg. Sie informieren sie über das geltende Gesetz und zeigen ihnen anhand von Beispielen, welche Menge der verschiedenen Getränke zu welchem

Promillegehalt führt. Dabei werden auch viele Ammenmärchen, die unter den Jugendlichen kursieren, als Falschmeldungen entlarvt. Etwa, dass man durch Kaffee- oder Wassertrinken den Promille-Wert senken könne ...

Für Projektleiter Iwan Fuchs ist wichtig, den Jugendlichen nicht mit erhobenem Moralfinger zu begegnen. Die Idee von ASN ist, den Jugendlichen durch eine Aktivität, die sie gerne machen, Informationen zu vermitteln.

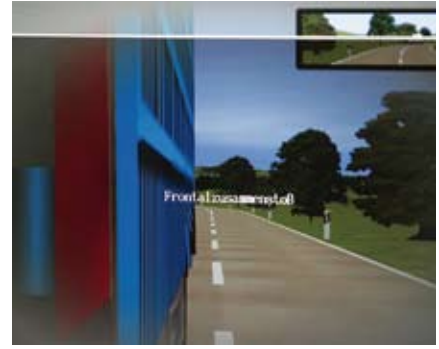
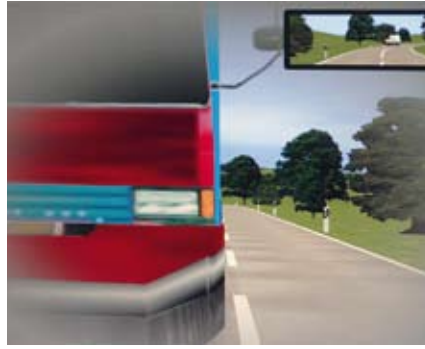
Echt-Autos und Fahrercockpits

Und schon gehts zum praktischen Teil über: Die Schülerinnen und Schüler tei-

len sich in vier Gruppen auf. Zur Verfügung stehen einerseits zwei «Echt-Autos» der Marke Smart. Die Vorderräder stehen auf Drehtellern und eine Leinwand wird vor dem Auto aufgestellt für die Projektion der Programme. Die zwei andern Fahrsimulatoren sind nachgebildete Fahrercockpits mit je drei Monitoren.

Obwohl die Gruppen recht gross sind, achten die Instrukturen darauf, dass jede und jeder für ein paar Minuten ans Steuer sitzen kann. Ziel ist, in nüchternem Zustand durch die Simulationsprogramme zu erleben, wie sich der Alkohol auf die Fahrfähigkeit auswirkt. Es werden Gefahrensituationen gezeigt, mit denen man im alltäglichen Strassenverkehr rechnen muss. Die Fahrerinnen oder der Fahrer muss die Gefahr frühzeitig erkennen und schnell reagieren. Danach zeigt der Computer im Replay-Modus, wie dieselbe Situation unter Alkoholeinfluss ausgegangen wäre – meist mit einem Crash! Der Tunnelblick, also das eingeschränkte Blickfeld, und die Verzögerung der Reaktion werden deutlich. Dies löst bei den Jugendlichen einige Aha-Erlebnisse aus. Sie spüren hautnah, wie sich der Alkohol fatal auf das Fahrvermögen auswirkt.

Wenn die Schülerinnen und Schüler nicht gerade im Fahrsimulator sind oder ihren Kollegen dabei zuschauen, haben sie die Möglichkeit, eine kurze Fotostory zum Thema «Suchtmittel im Strassenverkehr» zu kreieren. Das ist



Das Simulationsprogramm zeigt, wohin das schlechte Reaktionsvermögen unter Alkoholeinfluss führt: zum Crash.

ein wichtiger Bestandteil des Programms, denn hier wird die Auseinandersetzung mit dem eigenen Verhalten angeregt. Unter den Klassen aus Zürich lösen die erarbeiteten Bildfolgen gute Diskussionen aus.

Die Mischung zwischen Event und ernsthaftem Thema kommt bei den Jugendlichen an und sie nehmen auf spielerische Art und Weise viele Informationen auf. Iwan Fuchs stellt immer wieder fest, dass der Wissensstand sehr unterschiedlich ist und auch das Verhalten häufig geschlechtsspezifisch geprägt ist: «Während sich die Jungs betont cool geben und manchmal fast zu kräftig aufs Gaspedal drücken, getrauen sich die jungen Frauen oft nicht so recht und müssen zuerst ermuntert

Es ist viel einfacher, gar nichts zu trinken, als sich auf eine kleine Menge beschränken zu müssen.

werden. Sie kreischen auch schon mal, wenns brenzlich wird.»

Gefährlicher Mischkonsum

Die Jugendlichen nutzen die Gelegenheit auch, um Fragen zu stellen. Zum Beispiel zum Einfluss von Cannabis. Der ASN ist es ein wichtiges Anliegen, hier gut aufzuklären, d. h. darauf hinzuweisen, dass vor allem auch der Mischkonsum von Alkohol und Cannabis einen gefährlichen Effekt auf das Fahren hat.

Die Fachstelle ASN empfiehlt den Jugendlichen, gar keinen Alkohol zu trinken, wenn sie danach ein Fahrzeug lenken. Sie schlägt damit in die gleiche Kerbe wie die bfu. Zum einen, weil die Neulenkenden schon bei kleinen Mengen von Alkohol ein erhöhtes Unfallrisiko haben. Zum andern wegen des psychologischen Effekts, wie Iwan Fuchs betont: «Es ist viel einfacher, gar nichts zu trinken, als sich auf eine kleine Menge beschränken zu müssen.»

Ursula Marti

Fachstelle ASN

Die Fachstelle ASN (Am Steuer nie) ist 1991 entstanden. Sie will durch Prävention die Anzahl Verkehrsunfälle senken, die massgeblich durch Alkohol am Steuer verursacht werden. Die Präventionsarbeit basiert auf verschiedenen Projekten, die alle erlebnisorientiert gestaltet sind. So wird die Botschaft, vor dem Autofahren keinen Alkohol zu trinken oder andere Drogen zu konsumieren, mit etwas Positivem verknüpft. ASN

fordert nicht den Verzicht auf Alkohol, sondern verantwortungsvolles Verhalten im Strassenverkehr. Die wichtigste Zielgruppe sind Neulenkende. Die ASN-Einsatzteams können von Schulen, Firmen, Gemeinden usw. gebucht werden. Es stehen verschiedene Angebote wie Fahrsimulatoren, Mixkurse, Funky-Bar usw. zur Verfügung.

Information: www.fachstelle-asn.ch.

Cooler Drinks ohne Alkohol

Funky Flip

- 0,2 dl Kokosnussmilch
- 0,2 dl Halbrahm
- 0,2 dl Blue Curaçao Sirup
- 0,8 dl Orangensaft
- 0,6 dl Ananassaft
- Eis



Alle Zutaten mit Eis im Shaker gut schütteln, in ein 2dl-Glas giessen und servieren.

Quelle: Fachstelle ASN
Viele weitere Rezepte unter www.fachstelle-asn.ch

Damit Kinder wieder Purzelbäume schlagen

BEWEGUNGSFÖRDERUNG IM KINDERGARTEN Veränderte Lebensgewohnheiten haben dazu geführt, dass sich viele Kinder zu wenig bewegen, mit negativen Folgen für ihre Entwicklung und Gesundheit. Das Projekt Purzelbaum will Abhilfe schaffen. Die bfu berät die Kindergärten in Sicherheitsfragen.



Melissa, Giacomo und **Huoscar** geniessen das Bewegungsparadies, das die Kindergärtnerinnen **Jacqueline Josi** und **Rahel Graemiger** für sie eingerichtet haben.

Dienstagmorgen im Kindergarten Kirchacker I in Bern: Nachdem Kindergärtnerin Jacqueline Josi die Kinder im Kreis begrüsst und auf den neuen Tag eingestimmt hat, dürfen sie frei wählen, mit was sie sich beschäftigen wollen. Melissa, Giacomo und Huoscar zieht es in eine ganz bestimmte Ecke des Kin-

dergartens, dorthin, wo die Kindergärtnerinnen ein Bewegungsparadies eingerichtet haben. Die drei steigen auf die Fässer, die über dem Boden hängen, schaukeln hin und her oder klettern die Seile hoch. Giacomo versucht einen grossen Farbstift zu berühren, der etwas erhöht am Seil befestigt ist, um die Kin-

der zum Klettern zu animieren. Die Kindergärtnerin behält ihn im Auge und freut sich mit ihm, als er es schafft. In der Phantasie der Kinder sind die Fässer abwechslungsweise Flugzeug, Haus oder was immer sie sich gerade wünschen.

Den Körper wahrnehmen

In der Bewegungsecke hat es auch weiche Elemente. Die Fässer sind innen gepolstert, es hat ein Fell und grosse Stofftiere. «Die Kinder können sich frei bewegen, sie dürfen es sich aber auch gemütlich machen», sagt Jacqueline Josi. Sie möchte die Kinder dabei unterstützen, ihren Körper wahrzunehmen durch Bewegung, Spiel und das Berühren von verschiedenen Materialien. «Es ist wichtig, dass die Kinder lernen, sich selber zu spüren, bei sich zu sein. Wenn sie körperlich aktiv sind, werden sie ruhiger und entspannter und auch ihre Konzentration verbessert sich», weiss die Kindergärtnerin aus Erfahrung.

Jacqueline Josi und ihre Kollegin Rahel Graemiger sind durch das Projekt «Purzelbaum» (siehe Kasten) zusätzlich inspiriert worden, den Kindergarten noch bewegungsfreundlicher einzurichten. Ziel ist, den Spass an der körperlichen Aktivität zu wecken und dafür viele verschiedene Gelegenheiten zu bieten. Die heutigen Lebensgewohnheiten bringen es mit sich, dass sich viele Kinder zu wenig bewegen. Darunter leidet

Bauliche Sicherheit

Manfred Engel ist Sicherheitsberater der bfu-Abteilung Haus/Freizeit/Produkte und Autor des Arbeitspapiers «Bewegungsförderung im Kindergarten».



Manfred Engel, wenn sich Kinder vermehrt bewegen im Kindergarten, könnte dies doch auch zu Unfällen führen. Warum unterstützt die bfu das Projekt Purzelbaum?

Zu kleineren Unfällen kann es tatsächlich kommen. Die Bewegungsförderung im Kindesalter ist jedoch eine wichtige Körperschulung fürs ganze Leben und dient auch der Unfallprävention. Denn motorisch geschickte Kinder mit kräftiger Muskulatur können einen allfälligen Sturz besser auffangen und sind weniger verletzungsanfällig. Voraussetzung für die bfu ist, dass in den Kindergärten die baulichen Sicherheitsregeln eingehalten und die Kinder gut beaufsichtigt werden, damit keine grösseren Unfälle zu befürchten sind.

Auf was müssen die Lehrpersonen besonders achten, wenn Sie bewegungsfördernde Elemente einrichten?

Bei fest installierten Spielelementen müssen die statischen Anforderungen an die Tragstruktur des Gebäudes erfüllt sein, d. h., sie müssen fest verankert und tragfähig sein. Bei Elementen, die in die Höhe gehen, beispielsweise eine Kletterwand, muss rundum genügend Freiraum sein, damit die Kinder nirgendwo aufschlagen können. Es dürfen also keine Tischkanten, Spielkisten, Lavabos, Kleiderständer oder Ähnliches in der Nähe sein. Bei nicht fest installierten Bewegungselementen gilt die Regel, dass immer eine Aufsichtsperson dabei sein muss, die die Fähigkeiten der Kinder abschätzen kann.

Gibt es verdeckte Gefahrenstellen, auf die die Lehrpersonen besonders ein Auge haben müssen?

Typisches Beispiel ist die in den Türrahmen montierte Schaukel: Geschaukelt wird in einen Spielraum oder in einen Gang hinein, wo sich Kinder bewegen. Die Gefahr eines heftigen Zusammenstosses mit einem «Gspänli» oder dem Türrahmen ist sehr gross. Die Schaukel im Türrahmen ist tabu.

Haben Sie einen besonderen Tipp für die Bewegungsförderung im Kindergarten?

Bevor neue Bewegungselemente gebaut werden, lohnt es sich genau abzuklären, was für Einrichtungen und Möglichkeiten die nähere Umgebung bereits bietet. Das kann ein Spielplätze, ein Bach, der Wald, Baumstämme im Garten usw. sein. Darauf aufbauend können dann gezielt noch Lücken gefüllt werden mit neuen Bewegungsmöglichkeiten.

Weiter scheint es mir wichtig, dass die Eltern einbezogen werden. Sie müssen zu Hause am gleichen Strick ziehen, damit die Gesundheitsförderung nachhaltig wirkt. **um**

Hinweise zur Sicherheit sind im bfu-Arbeitspapier «Bewegungsförderung im Kindergarten» enthalten. Es kann eingesehen werden unter www.bfu.ch.

ihre Koordination, die Motorik und die Gesundheit insgesamt. «Heute können längst nicht mehr alle Kinder einen Purzelbaum schlagen. Wir haben auch vermehrt Kinder mit Übergewicht», stellen die Kindergärtnerinnen fest. Sie achten deshalb darauf, täglich mit den Kindern nach draussen zu gehen, wo sie Ballspiele machen, Seil hüpfen und möglichst oft in den Wald gehen. Seit drei Jahren schon finden jede Woche zwei Lektionen Turnen statt. Ab dem neuen Schuljahr ist sogar ein wöchentlicher Waldmorgen eingeplant. Die Kindergärtnerinnen sorgen zudem täglich für ein gesundes Znüni, abwechslungsreich zusammengesetzt aus Brot, Früchten, Obst, Nüssen oder Käse.

Sicherheitsfragen einbeziehen

Die Kindergärten werden tatkräftig unterstützt durch das Institut für Weiterbildung der PHBern (Pädagogische Hochschule Bern), die das Projekt Purzelbaum 2007 initiiert hat. Gemäss Projektleiterin Regula Nyffeler nehmen in der ersten Staffel 58 Lehrpersonen teil, die 2. Staffel ist in Vorbereitung. In fünf Weiterbildungsmodulen werden Hintergrundinformationen vermittelt. Zudem tauschen die Lehrpersonen an regelmässigen Treffen ihre Erfahrungen aus. Einen Schwerpunkt bilden dabei auch Sicherheitsfragen. Fachpersonen der bfu informieren, auf was zu achten ist, damit die Bewegungsstationen sicher

Projekt Purzelbaum

In einem Purzelbaum-Kindergarten wird die Bewegung bewusst in den Kindergartenalltag integriert. Es werden verschiedene Spiel- und Bewegungsstationen angeboten, die zum Hüpfen, Balancieren oder Klettern animieren. Damit entwickeln die Kinder lustvoll und spielerisch ihre koordinativen Fähigkeiten. Motorisch geschickte Kinder entwickeln sich besser und sind gut gerüstet für die Anforderungen der Schule. Die Eltern werden informiert und einbezogen. Purzelbaum-Lehrpersonen werden durch die Projektleitung geschult und reflektieren ihre Erfahrungen in regelmässigen Treffen. Das Projekt Purzelbaum wurde 2007 vom Institut für Weiterbildung der PHBern (Pädagogische Hochschule Bern) gestartet in Anlehnung an das Basler Projekt «Burzelbaum». Ein ähnliches Projekt wird auch in Zürich durchgeführt. Die Erfahrungen dieser Städte sollen später den andern Kantonen und Gemeinden als Umsetzungshilfe dienen. Information: <http://purzelbaumbern-iwb.phbern.ch>

gebaut und die verschiedenen Aktivitäten gefahrlos ablaufen. Auch die bfu-Sicherheitsdelegierten spielen im Projekt Purzelbaum eine wichtige Rolle. Die Kindergärtnerinnen können sie jederzeit direkt konsultieren für eine Beratung an Ort und Stelle. Die bfu hat dafür eigens eine Fachdokumentation zusammengestellt (siehe Kasten).

Unterstützung der Gemeinde

Für ein gutes Gelingen des Projekts braucht es auch das Engagement der Gemeinde. Sie muss nämlich die zusätzlichen Ausgaben für die Bewegungselemente berappen. Die Kosten belaufen sich nach Erfahrungen des Vorgängerprojekts von Basel in der Regel auf 1000 bis 1500 Franken pro Kindergarten. Bei der Stadt Bern stiess das Projekt auf offene Ohren. Gemäss Stefanie Pürro, Co-Leiterin des Netzwerks gesund-

heitsfördernder Schulen der Stadt Bern, unterstützt der Gesundheitsdienst die Lehrpersonen dabei, das Thema Bewegung möglichst ganzheitlich in den Schul- bzw. Kindergartenalltag einzubringen: «Bewegung soll nicht ausschliesslich in Form von Projekten stattfinden; die «bewegte Schule» soll zu einem pädagogischen Prinzip werden.» Die Stadtverwaltung ist bestrebt, dafür die nötige Infrastruktur und die finanzielle Unterstützung zu sichern, damit sich die Lehrpersonen voll auf die bewegungsfreundliche Gestaltung ihres Unterrichts konzentrieren können.

Im Kindergarten Kirchacker I hat die gute Zusammenarbeit der verschiedenen Stellen zu einem tollen Resultat geführt. Ein grosser Gewinn für die Kinder.

Ursula Marti

EINFACH GENIAL

Lüften ohne Sturzgefahr

Ein geöffnetes Fenster zieht kleine Kinder magisch an. Sie wollen doch wissen, was es draussen zu entdecken gibt! Fenster öffnen in Anwesenheit der Kleinen liegt deshalb nicht drin. Was ist, wenn man trotzdem dringend lüften muss?

Der Tipp von Martin Hugli, bfu-Abteilungsleiter Haus/Freizeit/Produkte: Man nehme eine einfache Türvorhängekette und montiere diese ganz oben an Fenster und Fensterrahmen so, dass bei eingehängter Kette ein Lüftungsspalt von maxi-

mal 12 cm entsteht. Der Abstand darf nicht grösser sein, damit sich kein Kind hindurchzwängen kann. Diese einfache Sicherung verhindert, dass Kinder das Fenster öffnen und abstürzen können.

Die Kette ist für etwa zwölf Franken im Fachhandel erhältlich. Sie lässt sich einfach montieren und bei einem Wohnungswechsel leicht wieder entfernen. Zum Reinigen kann das Fenster ganz geöffnet werden, indem man die Kette aushängt. Einfach, günstig, sicher! **um**



Die Türvorhängekette eignet sich auch als Fenstersicherung.

Patrouilleure geleiten Kinder sicher über die Strasse

SCHULWEG Über 7000 Personen leisten in der Schweiz Schüler- und Erwachsenenverkehrsdienst. Ausgestattet mit einer Kelle und bestens instruiert, tragen sie viel zur Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg bei. Bulle im Kanton Freiburg, frühmorgens, dichter Verkehr.

Es ist kühl in Bulle an diesem Morgen im Juni. Kinder sind in kleinen Gruppen unterwegs in Richtung Primarschule. Loris Bort, Schüler der 6. Primarklasse, und Jocelyn Ramsamy, erwachsener Patrouilleur, sind heute im Dienst und bereits auf ihren Posten. Mit voller Konzentration beobachten sie den Verkehr, überwachen sich gegenseitig und suchen den passenden Moment, um in Aktion zu treten. Schliesslich ordnet Jocelyn Ramsamy an, die Fahrbahn zu betreten und den Verkehr zu unterbrechen. Die Schülerinnen und Schüler überqueren die Strasse und danken mit einem Merci oder machen einen neckischen Spruch.



Jocelyn Ramsamy (links) und **Loris Bort** engagieren sich täglich für die Sicherheit der Schulkinder.

Gross und Klein als Team

Um mehr Sicherheit zu garantieren, werden im dichten Verkehr Teams mit einer erwachsenen Person und einem Kind eingesetzt. Vor der Primarschule in Bulle ist dies grundsätzlich der Fall, passieren hier doch rund 500 Fahrzeuge zwischen 7.30 und 8.00 Uhr. «Die erwachsenen Verkehrshelfer rekrutieren wir über Inserate in der Lokalpresse, denn diese stehen nicht einfach so vor der Türe», bedauert Christophe Charrière, Ortspolizist in Bulle. «Zwei Einsätze am Morgen, zwei am Nachmittag unterbrechen den Tag – nicht alle sind so flexibel.» Auch bei den Kindern gibt es Einschränkungen: Erst ab der 5. oder 6. Primarstufe dürfen sie Verkehrsdienst leisten. Normalerweise melden sich dafür genügend Freiwillige für diese Aufgabe, die von der Polizei auch honoriert

wird: «In diesem Jahr haben wir mit allen Patrouilleuren der Gemeinde eine tolle Wanderung im Jura unternommen», erzählt Loris Bort.

Ausgebildet und versichert

Bevor Patrouilleure ihre Funktion ausüben können, erhalten sie von den Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei eine einstündige Ausbildung. Sie lernen die Zeichengebung, das Beobachten von Situationen und den korrekten Einsatz der Kelle, mit der sie die nötige Autorität zum Anhalten des Verkehrs haben. «Wir sensibilisieren die Kinder, sich engagiert für die Sicherheit ihrer Kameraden einzusetzen. Sie selbst, und nicht nur Ihre Eltern, unterzeichnen auch einen Vertrag», betont Beat Bächler, Verkehrsinstruktor der Kantonspolizei

Freiburg. Im Gegenzug profitieren die grossen und kleinen Patrouilleure von einem umfassenden Versicherungsschutz; die bfu hat entsprechende Versicherungen abgeschlossen. Glücklicherweise sind aber die Unfälle im Kanton Freiburg weder zahlreich noch schwer. «Seit der Verkehrsdienst 1960 eingeführt wurde, lassen sich die negativen Ereignisse an einer Hand abzählen», freut sich Beat Bächler.

Nach einer halben Stunde sind die Kinder sicher in der Schule. Jocelyn Ramsamy macht sich auf den Heimweg, während Loris Bort wie ein Blitz zu seiner Klasse zurückkehrt. Für ihn fängt bald ein neuer Abschnitt an: Sein neues Schuljahr beginnt er in der Orientierungsschule. Vorbei die Zeit als Patrouilleur!

Magali Dubois

Im Tessin wird sicher gestrampelt

ZUG UND VELO Auf Initiative des Kantons Tessin führen die SBB und ihr Tochterunternehmen TILO die 2007 lancierte Aktion «Treno – Bici» auch in diesem Jahr weiter. Ihr Ziel: sicheres Velofahren fördern.



Alessandro Staffieri (links) und **Roberto Tulipani** führen die Aktion «Treno – Bici» bereits zum zweiten Mal durch.

Nur 5 Prozent der gesamten Fläche des Kantons Tessin eignen sich für Überbauungen und Infrastruktur, zudem überqueren rund 40 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus Italien täglich die Grenze – das Tessin sieht sich mit einer Reihe von Herausforderungen zum Thema Mobilität konfrontiert. Diese ist ein wesentlicher Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und konzentrierte sich lange Zeit vor allem auf die motorisierte Fortbewegung, was dem Kanton die Teilnahme an der schweizerischen wie auch lombardischen Entwicklung ermöglichte.

Vor allem aus Sorge um die Umwelt, aber auch um die Bewegung bei der immer trägeren Bevölkerung zu fördern, springt die Tessiner Regierung nun auch auf den Zug der «sanften» Mobilität auf. Darum will die vom Kanton finanzierte Aktion «Treno – Bici» der SBB und der TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia) die kombinierte Benutzung von Velo und Zug fördern. Gar nicht so einfach, «Velo-Abstinenten» – angesichts ihrer Gewohnheiten und der ständigen Auf und Abs im hügeligen Tessin – zum Umsteigen zu bewegen. Trotzdem stehen die Zeichen auf Veränderung:

Die lokalen Medien haben einen Anstieg der Velo- und Helmverkäufe festgestellt. Und Radfahren ist nicht nur dank der Anstrengungen des Kantons ein Thema: Auch die Durchfahrt des Giro d'Italia und der Tour de Suisse im 2008 und die vorgesehene Radweltmeisterschaft in Mendrisio im 2009 tragen dazu bei.

Velo und Zug: 3 Kombinationsmöglichkeiten

«Treno – Bici» bietet 3 Möglichkeiten, um die Freuden des Velofahrens und den Komfort des Zuges zu verbinden. Zuerst einmal die Tageskarte für Ausflüge zum reduzierten Preis. Zweitens das Billett «Monte Ceneri». Damit können Velofahrende, die den Aufstieg fürchten, mit dem Zug hinauffahren und dann die weniger anstrengende Abfahrt auf dem Fahrrad geniessen. Das Angebot wäre nicht komplett ohne die Jahreskarte «Zug – Velo», die das ganze Jahr hindurch die Kombination der beiden Verkehrsmittel ermöglicht. Die Lancierung dieser Angebote war kein Zufall, erklärt Roberto Tulipani, Direktor der TILO: «Die 2007 neu gekauften Züge der TILO wurden speziell konzipiert für Behinderte oder Personen, die etwas transportieren, wie ein Fahrrad oder einen Kinderwagen». Bereits werden solche Zugmodelle auch in anderen Kantonen wie Basel, Zug und Luzern eingesetzt. Die Zukunft wird zeigen, ob die Tessiner Initiative ebenfalls Nachahmer ausserhalb der Kantons Grenzen finden wird.



Die neuen Züge eignen sich bestens für den Transport von Velos.

Mit konkreter Aktion

Arbeitnehmende motivieren

Das Angebot «Treno – Bici» steht allen offen und wurde dem Publikum intensiv bekannt gemacht. Die Kommunikation erfolgte aber auch über die internen Kanäle der TILO und der SBB wie Mitarbeiterzeitungen oder Intranet. Im Rahmen von Stop Risk, dem Präventionsprogramm für eine sichere Freizeit, hat die SBB eine besondere Velohelmaktion ins Leben gerufen: Die Mitarbeitenden konnten sowohl von einem Vorzugspreis profitieren wie auch von der Vergünstigung von 20 Franken während der bfu-Velohelmkampagne im Frühling.

Partnerschaft mit der bfu

Mit Bezug auf die Velohelmkampagne enthalten die Inserate der Aktion «Treno – Bici» auch eine Sicherheitsbotschaft der bfu. Aber auch sonst werden die Mitarbeitenden der TILO über die Hauszeitung für die Präventionsbotschaften der bfu sensibilisiert. Die durch Paola Lurati, Beraterin für betriebliche NBU-Prävention im Tessin, initiierte Zusammenarbeit mit Roberto Tulipani trägt Früchte. «Wir haben ein grosses Interesse, Sicherheit als festen Bestandteil des Lebens unseren Mitarbeitenden näherzubringen, z. B. das Tragen von Helmen auf dem Fahrrad oder beim Schneesport. Wir zählen auf die Unterstützung durch die bfu», meint er augenzwinkernd.

Magali Dubois

Mit dem Fahrrad im Tessin: einige Zahlen

Die Velofahrenden in der Südschweiz haben es nicht leicht: Gemessen an den zurückgelegten Kilometern zählt das Tessin mehr Schwerverletzte und Getötete als andere Regionen; im 2007 waren es 23. Deshalb ist es besonders wichtig, das Velohelmtragen zu fördern. Das geschieht mit Erfolg, wie das beispielhafte Verhalten der Tessiner zeigt: Mit einer Tragquote von 45% ist der Kanton den anderen Sprachregionen überlegen, die unter der Marke von 40% bleiben. Auch wenn der Helm für Freizeitfahrten im Allgemeinen gerne getragen wird, so ist dies auf kurzen Strecken, z. B. für Einkäufe in der Stadt, oft nicht der Fall. Und gerade in solchen Situationen sind Radfahrende im Strassenverkehr besonders exponiert. Zusätzlich zur jährlich durchgeführten Velohelmkampagne mit der Suva setzt die bfu darum auch auf Infrastrukturmassnahmen, die Velofahrenden mehr Schutz bieten. Das bfu-Sicherheitsdossier «Fahrradverkehr» (2005) geht ausführlich auf diese Massnahmen ein, neben Informationen zu Unfallgeschehen und Risikofaktoren. Das Dossier finden Sie auf www.bfu.ch/PDFLib/894_22473.pdf.

FREIZEITKICK



Hallenklettern: Nur gut gesichert an die Wand

Immer mehr Sportlerinnen und Sportler zieht es in die Kletterhallen. Dort können sie sich unabhängig von der Wetterlage und ohne langen Anfahrtsweg in die Berge ihrem aufregenden Hobby widmen. Die Gefahren der Natur wie Steinschlag, brüchige Felsen oder Wetter fallen weg – was leicht in mangelndes Risikobewusstsein umschlagen kann. Doch aufgepasst, ein Fehler beim Sichern kann zu schweren Unfällen führen.

Deshalb:

- Besuchen Sie eine gründliche Einführung in die Sicherungstechnik.
- Klettern Sie nur mit jemandem, dem/der Sie voll vertrauen können.
- Überprüfen Sie immer gegenseitig die Knoten (Partnercheck).
- Stehen Sie zum Sichern nahe an der Wand und lassen Sie das Bremsseil nie los.
- Konzentrieren Sie sich auf das Sichern, lassen Sie sich nicht ablenken.

bfu-Merkblatt 0208 Künstliche Kletteranlagen (für Betreiber und Erbauer von Kletterhallen): <http://shop.bfu.ch>

Broschüre Sicher klettern (ab Oktober) sowie Liste der öffentlich zugänglichen Kletterhallen: www.sac-cas.ch

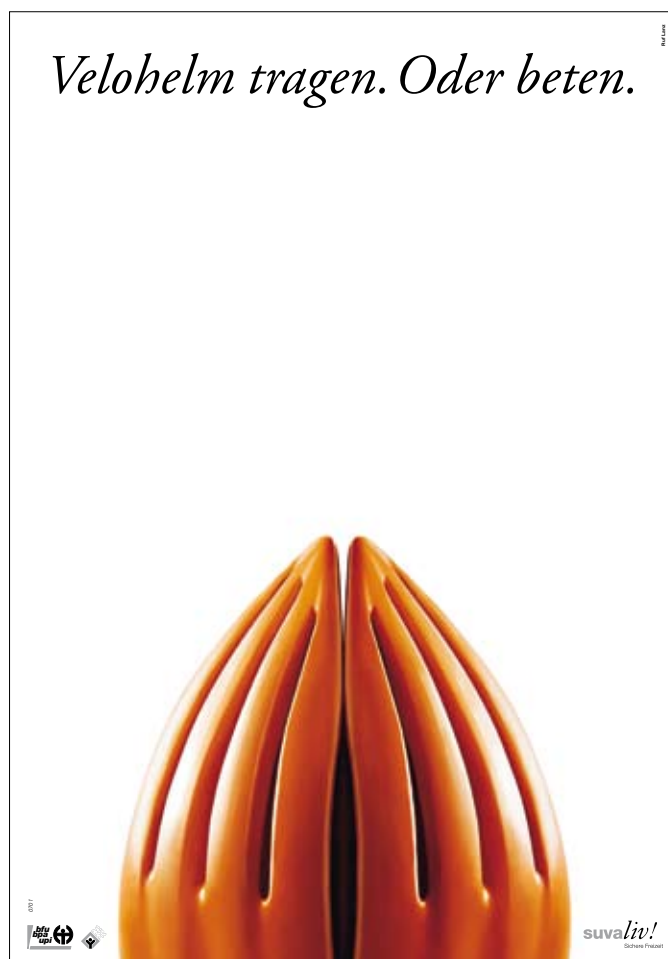
Plakat «Betende Hände» gewinnt Gold

Die Plakate zum Velohelmtragen sind nicht nur wirkungsvoll, wie die stetig grösser werdende Schar von Velohelmtragenden zeigt, sie fallen auch auf durch die jedes Jahr neue, überraschende Bildidee. Das bemerkte auch die Jury des Swiss Poster Awards, ein von der APG lancierter Wettbewerb. Sie erteilte den «Betenden Händen» die Gold-Trophäe in der Sparte Public Service.

Die Jury kommentierte das Plakat wie folgt: «Ein Konzept über Jahre hinweg frisch und aufregend zu halten, ist eine sehr seltene Qualität. Einmal mehr gelingt es, den Nutzen des Velohelms

auf verblüffende Art am Objekt selber zu demonstrieren. Pointiert, prägnant und plakativ. Da erteilen auch wir unseren Segen.»

Bei der diesjährigen Velohelmkampagne konnten dank der Mitfinanzierung durch den Fonds für Verkehrssicherheit FVS rund 30000 Helme mit je 20 Franken subventioniert werden. bfu und Suvaliv treten auch nächstes Jahr kräftig in die Pedale, um mit einer neuen Gemeinschaftskampagne, unterstützt vom FVS, das freiwillige Velohelmtragen zu propagieren. Informationen: www.velohelm.ch. **um**



Das Original-Gewinnerplakat von 2007.