

sicher leben

Fokus

Wintersport

Stehen bleiben und beobachten

Interview mit Romano Pajarola,
dem Zuständigen für die Ab-
nahme von Schneesportanlagen

Seite 4

Schlitteln, ein unterschätztes
Vergnügen

Kann wirklich jeder schlitteln?

Seite 8

Routine bringt Sicherheit

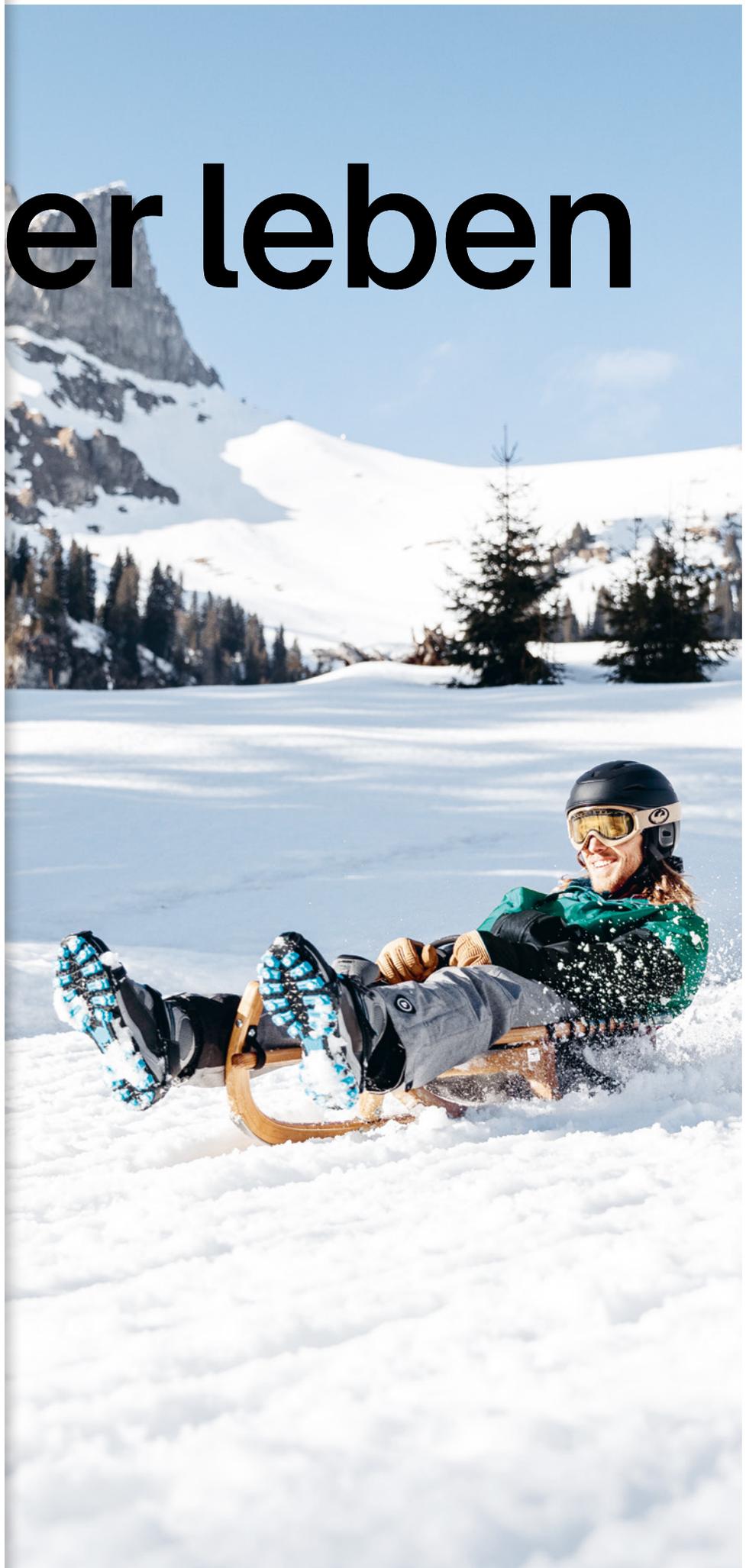
Im Gespräch mit Olympiasiegerin
Tanja Frieden über Schneesportlager

Seite 10

«Nicht dem Gewissen, sondern
der Gesundheit zuliebe»

BFU-Forscherin Flavia Bürgi
über Handgelenke und die Schnee-
sportstudie

Seite 14



Impressum

Herausgeberin: BFU, Beratungsstelle
für Unfallverhütung,
Hodlerstrasse 5a, 3011 Bern
info@bfu.ch, bfu.ch, +41 31 390 22 22
Adressänderungen: abo@bfu.ch

Redaktion: Hans Frauchiger (Leitung),
Nathalie Wirtner Julmi, Nicolas Kessler,
Sylvie Kempa, Marc Bächler

Layout: Noord, Agentur für Konzeption
und Formgebung, Bern

Druck: AST & FISCHER AG, Wabern
Auflage: D 8900, F 3000, I 1100

Versand in umweltverträglicher Folie aus
rezyklierten Kartoffelschalen.

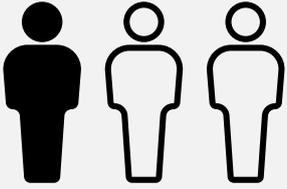
Das Magazin erscheint vierteljährlich.
ISSN 2235-8846 (Print) /
ISSN 2235-8854 (PDF)
1.057.01 - 12.2019; © BFU

sicher leben



bfu
bpa
upi

Beliebt



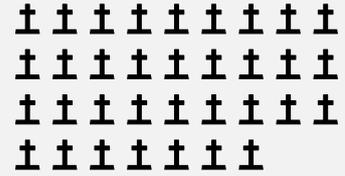
Ein Drittel der Bevölkerung ist im Winter auf Ski- und Snowboard unterwegs.

Verletzungen

76 000

Skifahrer und Snowboarderinnen verletzen sich jedes Jahr auf Schweizer Pisten.

Todesfälle



34 Personen sterben jährlich beim Ski- oder Snowboardfahren – die meisten davon abseits der Piste.

Selbstunfälle

90%

der Unfälle beim Ski- und Snowboardfahren auf der Piste sind selbst verursacht.

Knie



Jede dritte Verletzung beim Skifahren betrifft das Knie.

Männer

56%

der Verletzten beim Ski- und Snowboardfahren sind Männer. Bei den tödlichen Unfällen machen Männer sogar über 80% aus.

Lawinen



Wer keine spezifischen Kenntnisse und Erfahrungen hat, sollte ab Gefahrenstufe 3 auf den geöffneten Abfahrtsrouten oder Pisten bleiben.

Aufprall

10 m

Ein Aufprall mit 50 km/h auf der Piste wirkt wie ein Fall aus zehn Metern Höhe.

Helm



Ein Schneesporthelm verhindert jede dritte schwere Kopfverletzung.

Liebe Leserinnen und Leser



Es ist eine Herzensangelegenheit: In den Schnee und in die Berge zieht es mich seit eh und je. Seit einigen Jahren bin ich zwar häufiger auf den Langlaufskiern unterwegs. Doch ein Winter ohne Skiweekend mit Kollegen ist ein schlechter Winter. Letztes Jahr jedoch ist einer von uns ausgefallen. Er blieb auf der Piste in einer Senke stecken und verletzte sich am Fuss. Es war einer von rund 76 000 Ski- und Snowboardunfällen, die sich jährlich auf Schweizer Pisten ereignen und die zu einer ärztlichen Behandlung führen. Häufig auch zu Arbeitsausfall, zu länger andauernden Beschwerden und manchmal auch zu Spätfolgen.

Die vorliegende Ausgabe von «sicher leben» zeigt: Auch im Schneesport betreibt die BFU professionelle Unfallverhütung. Ihre Präventionsvorschläge leitet sie aus profunden Kenntnissen des Unfallgeschehens und dessen Umständen ab.

Sport ohne Verletzungsrisiko kann es nicht geben. Die BFU konzentriert sich ganz bewusst auf die Prävention von schweren und tödlichen Verletzungen. Sie tut dies mit sinnvollen und angemessenen Massnahmen - und reduziert damit nicht nur menschliches Leid, sondern auch die immensen volkswirtschaftlichen Kosten.

Ich wünsche Ihnen eine frohe und unfallfreie Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'A. Siegrist'.

Stefan Siegrist
Direktor BFU

Stehen bleiben und beobachten

Text: Hans Frauchiger

Romano Pajarola ist der Verantwortliche der Beratungsstelle Sicherheit bei Seilbahnen Schweiz und zuständig für die Abnahme der Schneesportanlagen in den Wintersportorten. Gemeinsam mit der BFU wurde dafür der Massnahmenkatalog zur Verbesserung der Infrastruktur in Schneesportgebieten erarbeitet. In diesem Winter soll der Katalog erstmals einen wirksamen Beitrag zur Reduktion von Unfällen im Schnee leisten.

Romano Pajarola, wofür sind Sie als Verantwortlicher Beratungsstelle Sicherheit zuständig?

Wintersportgebiete sind verpflichtet, ihre Pisten periodisch alle drei Jahre von uns überprüfen zu lassen. Erfüllen sie die Auflagen, erhalten sie von uns das Qualitäts- und Sicherheitslabel «Geprüfte Pisten». Die Prüfungen finden während des laufenden Betriebs statt, meist von Anfang Jahr bis Ende März. Durch diese periodischen Abnahmen ist über die Jahre ein hoher Sicherheitsstandard auf den Schweizer Pisten entstanden.

Was ist Ihnen daran besonders wichtig?

Für mich ist zentral, dass ich nicht als Kontrolleur mit erhobenem Mahnfinger auftrete, sondern gemeinsam mit dem Pistenrettungschef in den ganzen Betrieb hineinschaue. Jahrzehntlang war ich selbst in der Pistenrettung tätig, darum reden wir die gleiche Sprache und begegnen einander auf Augenhöhe. Gemeinsam fahren wir alle Pisten, Sonderanlagen, Snowparks und Schlittelwege ab. Anhand der Richtlinien der SKUS und der Verkehrssicherungspflicht SBS prüfe ich Pistenqualität, Signalisationen und Markierungen. Manchmal bleibe ich auch stehen und beobachte das Verhalten der Pistenbenützerinnen und Pistenbenutzer. Ist der Verkehrsfluss gut, oder gibt es Staus? Denn zu viele Schikanen können auch kontraproduktiv sein. Auch untersuche ich, wie der Pisten- und Rettungsdienst organisiert ist, und überprüfe den Ausbildungsstand der Fachleute, das Sicherheitskonzept bei Lawinengefahr und die Erfassung der Unfälle in der Datenbank. Über

alles gibt es einen Bericht, der auch allfällige Mängel enthält, die für die Homologation behoben werden müssen.

Kann die Homologation einer Piste auch verweigert werden?

Eine Pistenabnahme ist in jedem Fall eine Momentaufnahme. Liegt in einem Jahr bei einer möglichen Absturzstelle mehr Schnee als durchschnittlich, so erfüllt eine Absturzsicherung vielleicht nicht mehr ihren Zweck. Die gleiche Stelle hat bei einer früheren Kontrolle vielleicht ganz anders ausgesehen. Das

«Ich will nicht als Kontrolleur mit erhobenem Mahnfinger auftreten.»

Romano Pajarola,
Verantwortlicher Beratungsstelle Sicherheit bei Seilbahnen Schweiz

muss mir immer bewusst sein. Nach der Behebung von Mängeln führen wir Nachkontrollen durch, eine Verweigerung des Gütesiegels kommt aber selten vor. Durch den langjährigen, persönlichen Kontakt haben Pistenrettungschefs Vertrauen aufgebaut. Sie führen mich an Orte, wo sich Unfälle häufen. Es ist sinnvoller, wenn sie mir sagen, wo es Probleme gibt. Dann diskutieren wir, was man dagegen machen kann und suchen nach Lösungen.

Sicherheitskosten

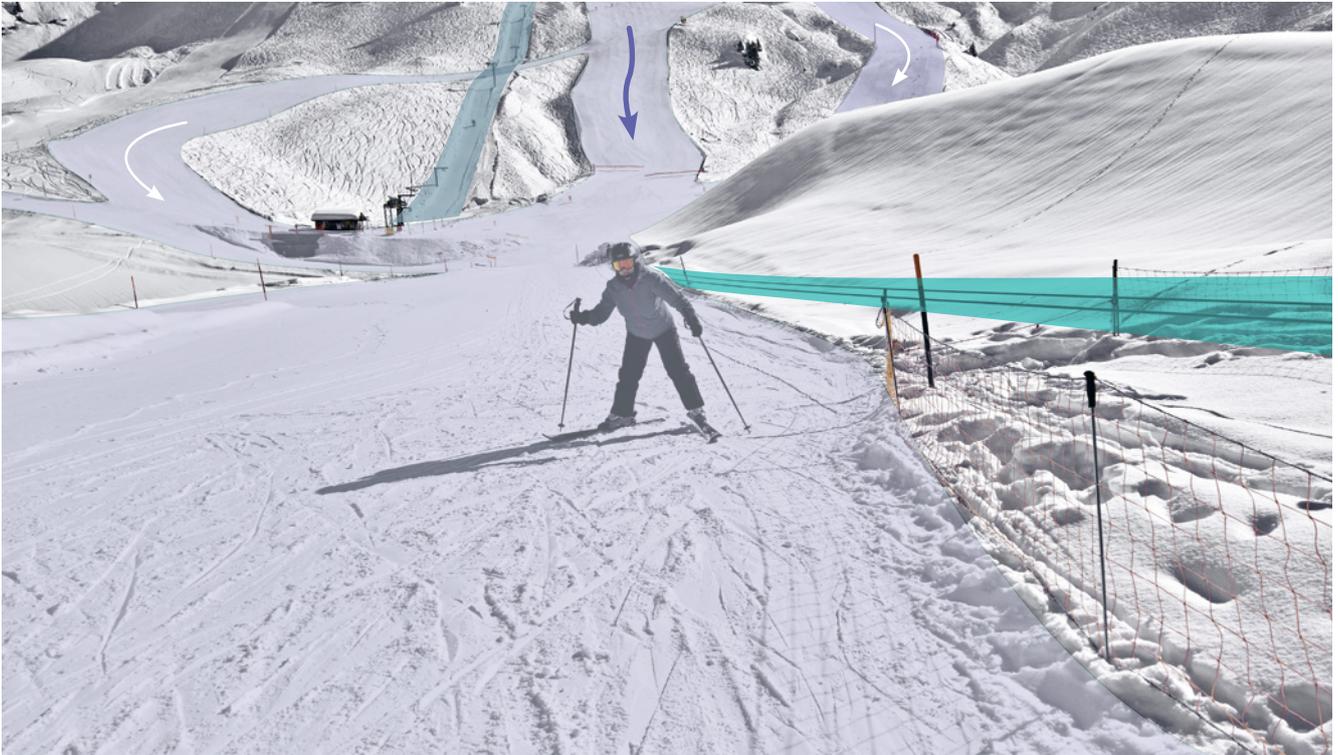
16 000

Ein Tag in einem grossen Skigebiet kostet rund 250 000 Franken. Davon werden für die Sicherheit rund 16 000 Franken ausgegeben.

Quelle: SBS Zahlen und Fakten 2015

Leidenschaft für den Schneesport:
Romano Pajarola, Verantwortlicher Beratungs-
stelle Sicherheit bei Seilbahnen Schweiz





Beispiel aus dem Massnahmenkatalog: Um am gegenüberliegenden Hang möglichst weit hinaufzugelangen, wurde oft mit hoher Geschwindigkeit Anlauf genommen. Mit einem Schlepplift konnte das reduziert werden.

Sicherheit in der Seilbahnbranche

Wer in die Berge fährt, möchte nach tollen Erlebnissen gesund nach Hause zurückkehren. Dafür betreiben die Seilbahnunternehmen einen grossen Aufwand. Ihre Anlagen stehen sicherheitsmässig unter der Kontrolle des Bundesamts für Verkehr beziehungsweise des Interkantonalen Konkordats für Seilbahnen und Skilifte.

Für Schneesportabfahrten und die Einrichtungen für die Sommeraktivitäten gelten die einheitlichen Sicherheitsstandards des Branchenverbands. Dafür führt Seilbahnen Schweiz die Beratungsstelle Sicherheit. Deren Experten sind zuständig für die obligatorischen Abnahmen der Pisten und Sommeranlagen sowie für die Verleihung der entsprechenden Gütesiegel.

Quelle SBS Zahlen und Fakten 2018

Hier kommt der neue Massnahmenkatalog zum Einsatz?

Genau. Mitarbeiter auf der Piste sind bodenständige Leute aus der Praxis. Mit theoretischen Analysen erreicht man hier nichts. Mit ihnen muss man hinausgehen und die Probleme vor Ort anschauen, man muss ihnen konkret zeigen, was nicht optimal gemacht ist. Dann besprechen wir ähnliche Fälle aus dem Massnahmenkatalog und mit welchen Mitteln diese gelöst wurden. Es sind alles

«Man muss hinausgehen und die Probleme vor Ort anschauen.»

Good-Practice-Beispiele aus Schweizer Schneesportgebieten. Sie sind systematisch aufgenommen worden und basieren auf Gesprächen mit Pisten- und Rettungsfachleuten. Oder sie sind durch das Analyse-Tool «Schnee-GIS» der BFU in Erfahrung gebracht worden. Wichtig sind auch

Vorher-Nachher-Bilder. Wie sehen bauliche Konstruktionen im Sommer aus, beispielsweise eine Überführung oder ein Tunnel, und wie zugeschnitten während des Betriebs im Winter? So kann ich dahingehend beraten, was zweckmässig ist, ob es Alternativen gibt, und die Kosten aufzeigen. Da gehen schon mal die Augen auf, und es wird ein Aha-Effekt ausgelöst.

Entwickelt sich der Massnahmenkatalog dadurch auch weiter?

Das Ziel ist es, die abgebildeten Massnahmen laufend zu erweitern. Neue, vielversprechende Massnahmen werden gesammelt, ausgewertet und jeweils im Sommer in den Katalog integriert. Gleichzeitig entfernen wir Unwirksames. Vorschläge, die das Potenzial haben, die Unfallzahlen durch die Anpassung der Infrastruktur zu reduzieren, sind jederzeit willkommen. Und wir werden den Katalog auch für die Ausbildungen im Pisten- und Rettungsdienst einsetzen.

Haben sich die Pisten neben den Sicherheitsstandards auch sonst verändert?

Sind Pisten gut signalisiert und markiert, dann fühlt sich der Gast sicherer, das ist das eine. Schneesportler erwarten heute breite, topfebene Teppichpisten, auf denen

«Schneesportler erwarten heute breite, topfebene Teppichpisten.»

sie in grossen Bögen carven können. Fürs Präparieren solcher Pisten braucht es viel Technik, moderne Pistenfahrzeuge und vermehrt eine technische Beschneidung. Die Buckelpiste, die bei Neuschnee automatisch entsteht, hat dementsprechend an Bedeutung verloren, viele können darauf ja gar nicht mehr fahren. Schneesport ist auch vielseitiger geworden. Snowparks und Schlittelabfahrten liegen als Alternativen zur klassischen Skipiste im Trend. In jedem Fall muss der Standard hoch sein, sonst kommen die Gäste nicht.

Trotz sicheren Pisten glauben rund 40% der Befragten aus der BFU-Bevölkerungsbefragung, dass Skifahren oder Snowboarden auf einer Piste heute gefährlicher sei als vor fünf Jahren. Gibt es Handlungsbedarf?

Die Pisten sind nicht gefährlicher geworden. Der Berg ist immer noch

«Der Standard muss hoch sein, sonst kommen die Gäste nicht.»

der gleiche, die Neigung der Piste auch. Daran kann man nichts ändern. Aber es ist alles geschwinder geworden. Das Tempo auf den Skiern und das der Bahnen. Diese haben auch eine höhere Kapazität. Man ist schneller oben, es gibt kaum noch Wartezeiten. Dadurch sind die Pisten voller. Ganz besonders mit Kindern kann man das als höhere Gefährdung wahrnehmen, auch wenn Schneesport natürlich von Geschwindigkeit lebt. Deshalb appellieren wir an die Vernunft der Leute. Haltet euch an die FIS-Regeln, und fahrt den Verhältnissen angepasst immer auf Sicht. Generell kann man sagen, dass in den Schneesportgebieten gute Arbeit geleistet wird, die Fachleute vor Ort sind heute sensibilisierter.

Sie kommen selbst aus dem Wintersportort Davos. Was bedeutet Ihnen der Schneesport?

Der ist mir natürlich in die Wiege gelegt. Meine Tochter stand schon mit zwei Jahren auf Skiern. Selbst habe ich schon vieles ausprobiert, beispielsweise das Raceboard. Eine Zeit lang fuhr ich Telemark. Jetzt bin ich zurück auf den Skiern, am liebsten als Variantenfahrer. Auf einer Tour weg vom Rummel geniesse ich gern ein «Pülverli» oder eine schöne Sulzschneeabfahrt.

Schweizer Rekorde

3820 m ü. M.

liegt die höchstgelegene Seilbahnstation Klein Matterhorn.

Der nahe Gletscherlift führt sogar auf 3899 m ü. M.

180 Personen

haben in der grössten Seilbahnkabine Platz. Sie befindet sich in Samnau und fährt auf die Alp Trider.

4000 Personen pro Stunde

befördern die leistungsstärksten Bahnen, die 8er-Sesselbahnen Les Crosets – Marchéuson (Portes du Soleil) und Prodalp – Prodamm (Flumserberg).

Mit 12 Metern pro Sekunde

ist die Urdenbahn in Arosa die schnellste Pendelbahn. Sie hat auch den dicksten Seildurchmesser: 76 Millimeter.

Mit bis zu 110%

Steigung ist die Stoosbahn in Schwyz die steilste Standseilbahn. Das ist sogar Weltrekord!

Quelle: SBS Zahlen und Fakten 2018

Schlitteln, ein unterschätztes Vergnügen

Schlitteln kann jeder? Die Unfallzahlen sagen das Gegenteil. Schweizerinnen und Schweizer unterschätzen die Gefahren des beliebten Familiensports massiv. Gezielte Aufklärung und ein schweizweit einzigartiges Pilotprojekt sollen dazu beitragen, dass künftig weniger Schlittelfälle passieren.

Text: Sylvie Kempa



Richtiges Kurvenfahren
und Bremsen lernt man auf
dem Lernparcours

Stellen Sie sich vor: Ein Bekannter erzählt, er sei noch nie Ski gefahren, wolle es jedoch ausprobieren. Was antworten Sie? Sie empfehlen ihm die richtige Ausrüstung und raten ihm, einen Kurs zu besuchen oder einen Skilehrer zu engagieren. Dass er ohne Vorbereitung, ohne Helm, Handschuhe oder sogar in Jeans einen Berg hinunterfährt, ist unvorstellbar. Das Unfallrisiko wäre schlicht zu hoch. «Wenn man Ski fahren geht oder langlaufen will, muss man sich im Vorfeld damit auseinandersetzen. Sonst geht es gar nicht», sagt Daniel Dommann, 57, Geschäftsführer der Sportbahnen Melchsee-Frutt. Anders ist das beim Schlitteln.

Stellen Sie sich vor: Ein Bekannter erzählt, er sei noch nie gerodelt, plane jedoch, am kommenden Wochenende einen Schlittelweg auszuprobieren. Das ist nicht nur vorstellbar, sondern gängige Praxis. Schlitteln wird nicht als Sport, sondern als Freizeitvergnügen wahrgenommen. Schlitteln kann jeder, oder?

Die Zahlen sprechen eine andere Sprache. In der Schweiz verletzen sich pro Jahr rund 7000 Personen bei Schlittelfällen. Die Folgen eines Unfalls können Stauchungen, Prellungen oder Hirnerschütterungen sein. Etwa ein Fünftel der Verunfallten sind Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren. Laut Statistik endet ein Schlittelfall pro Jahr tödlich, meist aufgrund einer Kollision.

Viele dieser Unfälle könnten vermieden werden, wenn die Fahrerinnen und Fahrer richtig vorbereitet auf den Schlittelweg gehen würden, ist Dommann überzeugt. «Viele, die zum Schlitteln in die Berge kommen, vergessen, dass sie sich im tiefen Winter in den Alpen bewegen. Sie haben weder Handschuhe noch Helm dabei. Manche tragen sogar nur Turnschuhe mit rutschigen Sohlen. Oder bauchfreie Tops. Da sieht man allherhand.»

Es braucht Bergschuhe mit richtigen Profilsohlen, die Halt geben auf dem weissen Untergrund. Handschuhe und wetterfeste Kleidung, die Wärme spenden. Und einen Helm, auch wenn in der Schweiz dafür kein Obligatorium besteht. Denn jeder sechste Schneesportler erleidet bei einem Unfall eine Kopf- oder Halsverletzung. Ein Helm vermag rund einen Drittel dieser Verletzungen zu verhindern oder zumindest deren Schweregrad zu verringern.

Während beim Skifahren die Helmtragquote im vergangenen Jahrzehnt um das Fünffache auf über 90 % gestiegen ist, wird die Gefahr beim Schlitteln noch immer unterschätzt. Nur gut die Hälfte der Rodlerinnen und Rodler trägt einen Helm. Laut Dommann liegt die Dunkelziffer noch höher, da es zur Helmtragequote auf privaten Schlittelhängen keine Erhebungen gibt.

Im Land der verschneiten Bergspitzen, wo fast jeder im Keller einen Davoser oder ein paar Bobs stehen hat, ist Schlitteln ein Volkssport. Die Herausforderungen, die diese Kufenflitzer an die eigene Geschicklichkeit und Kraft stellen, werden oft verkannt. «Einfach mal losfahren kann jeder, das stimmt. Man hat kein Problem, bis die erste Kurve kommt und man steuern oder bremsen sollte. Dann folgt das grosse Aha!» Man er-

«Mit einem Schlitten erreicht man Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h.»

Daniel Dommann, Geschäftsführer der Sportbahnen Melchsee-Frutt

reiche mit einem Schlitten gerne mal eine Geschwindigkeit von bis zu 50 Stundenkilometern, sagt Dommann. «Ist man erst so schnell unterwegs, kann man nicht mehr viel ausrichten, wenn man nicht genau weiss, wie ein Schlitten zu beherrschen ist.»

Nach einem schweren Unfall auf Melchsee-Frutt hat Dommann mit seinem Team und in Zusammenarbeit mit der BFU vergangene Saison den ersten Lernparcours für Schlittellnde eingerichtet. Er liegt geschickt platziert am Anfang des Schlittelwegs, in unbewaldetem Gebiet ohne Steilhänge oder felsige Hindernisse. Wer den Weg fahren möchte, wird so geleitet, dass er zuerst auf dem Parcours eine Kurve üben und ein Bremsmanöver einleiten muss. Kurz: Die Fahrerinnen und Fahrer setzen sich automatisch mit ihrem Gerät auseinander, bevor es losgeht.



Daniel Dommann, Geschäftsführer der Sportbahnen Melchsee-Frutt

Daniel Dommann, wie funktioniert der Schlittel-Lernparcours auf Melchsee-Frutt?

Ein Videofilm führt unsere Besucher spielerisch an das Thema Schlitteln und dessen Herausforderungen heran. Infotafeln zeigen ausserdem auf, welche Ausrüstung beim Schlitteln hilfreich ist und wie man das Gerät in Kurven beherrschen kann.

Wie lange dauert der Parcours?

Er ist 250 Meter lang. Nach ein, zwei Minuten ist man durch.

Absolvieren ihn alle Besucherinnen und Besucher?

Da wir ihn so installiert haben, dass er direkt auf den Schlittelweg führt, nutzen fast alle das Angebot. Wer den Parcours umgehen möchte, muss zu Fuss gehen und den Schlitten ziehen. Das tut eigentlich niemand freiwillig.

Verzeichnen Sie nach einer Saison bereits einen Rückgang der Unfälle?

Wir haben natürlich immer Schwankungen bei allen Schneesportunfällen. Das ist auch abhängig von Gästezahl, Wetter und Beschaffenheit des Schnees. Nach einer Saison können wir deswegen noch keine Rückschlüsse ziehen. Wir sind jedoch vom Angebot überzeugt und werden es auf jeden Fall weiterziehen.

Wie viel Geld haben die Bergbahnen Melchsee-Frutt in den Lernparcours gesteckt?

Nach einem Initialaufwand von rund 100 000 Franken läuft der Unterhalt im Budget für die gesamten Pistenmassnahmen mit. Deren Kosten belaufen sich auf einen siebenstelligen Betrag. Jedoch lohnt sich das, wenn wir damit nur schon einen einzigen Unfall verhindern können.

«Routine bringt Sicherheit»

Ein Viertel aller Sportunfälle in der Schweiz passiert im Schneesport. Dennoch trauen sich wieder mehr Lehrpersonen mit ihren Klassen ins Schneesportlager. Ein wichtiger Faktor ist hierbei die Sicherheitsberatung der Schneesportinitiative Schweiz, wie deren Präsidentin und Mindset-Coach Tanja Frieden, 43, erklärt. Die Dienstleistung wurde in Zusammenarbeit mit der BFU erarbeitet.

Text: Sylvie Kempa

Tanja Frieden, woran messen Sie, dass wieder mehr Schulklassen ins Schneesportlager fahren?

Es gibt keine nationale Erhebung darüber, wie viele Schulklassen vergangene Saison ins Schneesportlager fuhren. Wir machen den Trend an zwei Zahlen fest: Erstens war die Zahl der angemeldeten Schneesportlager bei Jugend+Sport, dem wichtigsten Förderprogramm des Bundes für Freizeitsport bei Kindern, jahrelang im Sinkflug und schaffte vergangene Saison erstmals wieder die Kurve nach oben. Zweitens nehmen die von uns vermittelten Angebote zu. Vergangenes Jahr haben wir 40 000 Kinder in die Berge bewegt. Für die kommende Saison konnten wir bereits 9000 Schülerinnen und Schüler in Schneesportlager vermitteln. Das ist zwar deutlich mehr als im Vorjahr, aber es gibt Luft nach oben.

Wieso harzt es bei den Schneesportlagern?

Hier spielen viele Aspekte ineinander. Schneesportlager gelten als teuer und anstrengend, ausserdem hat es

in den Städten im Winter kaum noch Schnee. Die neue Generation von Lehrerinnen und Lehrern hat selbst oft kein Schneesportlager mehr erlebt und kann auf keinen Erfahrungswert zurückgreifen. Da ist die Hürde hoch. Hinzu kommt das stetig wachsende Sicherheitsbedürfnis in unserer Gesellschaft, gekoppelt mit höherer Transparenz durch heutige Kommunikationskanäle. Viele Lehrpersonen fürchten sich davor, blossgestellt zu werden, wenn doch etwas passieren sollte.

Diese Angst ist nicht unbegründet. Laut Statistik passiert in der Schweiz jeder vierte Sportunfall im Schnee. Wie setzt GoSnow.ch sich für die Sicherheit in Schneesportlagern ein? Qualitätssicherung ist wichtig. Diese beginnt schon bei der Planung des Lagers. Wir empfehlen generell, die Schneesportwochen innerhalb des Programms Jugend+Sport durchzuführen. Wer mit ausgebildeten

Leiterinnen und Leitern zusammenarbeitet, hat mehr Sicherheit. Auch vermitteln wir den Lehrpersonen Wissen darüber, wie sie sich rechtlich im sicheren Rahmen bewegen. Und welche Massnahmen sie ergreifen können, damit die Kinder gesund bleiben. Schliesslich stellen wir den Lagerleitenden vor Ort eine Kontakt- und Ansprechperson zur Seite, die die Infrastruktur kennt und bei Problemen unkompliziert Hilfestellung bieten kann.

Und weg von der Metaebene?

Jede Lehrperson, die mit ihrer Klasse ins Schneesportlager fährt, erhält von uns ein Paket, das wir mit verschiedenen Partnern, auch der BFU, zusammengestellt haben. Es enthält unter anderem ein Büchlein mit Aufwärmübungen für Kinder im Schnee, aber auch das Snow-Safety-Kartenset der BFU sowie eine Broschüre über die Sicherheit im Schneesportunterricht. Und natürlich Gadgets und Goodies für die Schülerinnen und Schüler.

Sie haben einen Fonds für finanzschwache Schulen eingerichtet. Werden Gelder in die Sicherheit investiert?

Wir agieren nicht auf der Ebene einzelner Familien, sondern unterstützen Schulen. Die Institution entscheidet, wie die gesprochenen Gelder eingesetzt werden. Jedoch werfen wir einen Blick auf das Budget und versuchen, die Lagerkosten zu senken oder Lücken zu schliessen. Zum Beispiel ist bei unseren Angeboten immer auch das Mietmaterial inklusive Helm enthalten, denn heutzutage besitzen 60% der Kinder keine Schneesportausrüstung.

Sind Sie der Meinung, dass jemand, der früh an den Schneesport herangeführt wurde, sicherer unterwegs ist?

Etwas, das man wenig macht, ist grundsätzlich gefährlicher. Routine bringt Sicherheit. Deswegen ist die nachhaltige Förderung des Schneesports durch Schulen so wichtig. Es gibt natürlich keine Sicherheitsgarantie. Wer keine Unfälle will, darf nichts mehr unternehmen. Dann schiessen die Gesundheitskosten in

Tanja Frieden, Präsidentin
von GoSnow.ch



die Höhe, weil wir uns zu Stubenhockern entwickeln und uns überhaupt nicht mehr bewegen. Das ist keine Option. Für mich ist der Fall klar: Die Heranführung muss früh passieren. Das ist definitiv etwas, das den Sicherheitsaspekt erhöht.

Welche anderen Ziele verfolgt GoSnow.ch?

Wir wollen die Bewegung bei Kindern und Jugendlichen, den soziokulturellen Austausch sowie touristische Ziele fördern. Dies alles dient dem übergeordneten Zweck der Erhaltung und Förderung des Schweizer Kulturguts Schneesport.

GoSnow.ch

Die Schneesportinitiative Schweiz tritt als Dienstleisterin für Schulen und als Plattform für Lehrpersonen bei allen Fragen im Bereich Wintersport auf. Auf der Plattform GoSnow.ch vermittelt sie Schneesporttage und Schneesportlager als Packages.

Als nationaler Akteur nutzt der Verein Synergien, um die Dienstleistung für Schulen erschwinglich zu machen und die Informationen für Lagerleitende gebündelt anbieten zu können. Mit der Erhöhung der Unterstützungsbeiträge für Schneesportlager auf zwölf Franken pro Kind und Tag durch Sportministerin Viola Amherd hat der Verein auf politischer Ebene erst im September einen Erfolg erzielt. Mit Tanja Frieden hat eine ehemalige Lehrerin und Snowboard-Cross-Olympiasiegerin den Vorsitz des Vereins.



Natur pur im unberührten Weiss – Schneeschuhlaufen

Tiefschnee klingt nach Freiheit

Fokus

Lust, auf frisch verschneiten Hängen die Natur zu erleben, ohne dass Gefahr durch Lawinen droht? Es gibt viele Möglichkeiten für diesen sicheren Genuss – unter gewissen Bedingungen.

Text: Nathalie Wirtner Julmi

Tiefschneefahren

Tiefschneefahren auf gesicherten Abfahrten ist beliebt. Das Angebot an geeigneter Ausrüstung ist gross. «Die gelb markierten Routen bieten Geübten Gelegenheit zum Ski- und Snowboardfahren im unpräparierten Schnee – fast ohne Lawinenrisiko», sagt Monique Walter, Beraterin Sport und Bewegung bei der BFU. Skorte wie Verbier, Zermatt oder Flims-Laax setzen auf den Trend und bieten zahlreiche markierte Abfahrten an. «Die BFU unterstützt dies», so Monique Walter. «Wir empfehlen den Schneesportlern auch, nicht blind Spuren zu folgen, die in unbekanntes Gelände führen. Bei schlechter Sicht sollen sie besonders vorsichtig und nahe bei den Markierungen fahren, weil die Abfahrten seitlich nicht begrenzt sind. Zudem liegen diese teilweise abseits der kontrollierten Pisten.»

Skitourenfahren

Die Sehnsucht beim Skitourenfahren: verschneite Gipfel besteigen und dann über unberührtes

Weiss hinuntergleiten. Waghalsige ohne gründliche Vorbereitung laufen Gefahr, abzustürzen oder in eine Lawine zu geraten, die sie oft selbst ausgelöst haben. Um das eigene Leben und das anderer nicht zu gefährden, müssen Tourengängerinnen und Tourengänger in unpräpariertem Schnee fahren können – es empfiehlt sich, zuerst einen Kurs zu besuchen und auf gesicherten Abfahrtsrouten zu üben. Sie sollten sich einem Bergführer oder einer Gruppe unter kundiger Führung anschliessen und die Notfallausrüstung nicht nur mitnehmen, sondern damit auch vertraut sein. Bis heute sind nur wenige Skitouren signalisiert und gesichert. «Gute Vorbereitung ist das A und O: Websites wie skitourenguru.ch und slf.ch erleichtern die Planung enorm», erklärt Monique Walter, «und sie sind für die Vorbereitung einer Skitour unumgänglich.»

Schneeschuhlaufen

Mit dem Schneeschuhlaufen verbindet man den Traum, in der Winterlandschaft seine Spuren zu ziehen und weitab vom Skirummel in die Natur einzutauchen. Ohne Vorbereitung kann auch dies zum Alptraum werden. Jedes Jahr kommen in der Schweiz durchschnittlich drei Schneeschuhläufer ums Leben. Mit dem Boom der letzten Jahre ist eine grosse Zahl lawinengesicherter Routen entstanden. Für Skigebiete, Gemeinden, Tourismusorganisationen und Bergrestaurants, die ihren Gästen den Zugang zum Schneeschuhlaufen ermöglichen wollen, haben ASTRA, Schweizer Wanderwege und SchweizMobil unter Mitarbeit der BFU den neuen Leitfaden «Winterwanderwege und Schneeschuhrouten» erstellt. Dieser bietet praktische Hilfe bei der Planung und dem Unterhalt von markierten Wegen und harmonisiert schweizweit deren Standards und Signalisation.

Ergebnisse einer Befragung der BFU

70%

Rund 70% der 600 befragten Deutschschweizer/-innen planen ihre Skitouren immer. Zuoberst auf der Liste stehen Auswahlkriterien, die mit dem Lawinenrisiko, dem Wetter und der Hangneigung zusammenhängen. Die Planung stützt sich auf Lawinenbulletins, Karten und Bücher sowie Webseiten wie skitourenguru.ch.

Eine klare Rundumsicht lohnt sich

Bundesgerichtspraxis: Wer aufgrund ungenügender Rundumsicht mit dem Auto praktisch blind unterwegs ist, verhält sich gefährlich und riskiert Sanktionen.

Text: Regula Stöcklin



Sachverhalt: A fuhr Ende November frühmorgens mit seinem Auto durch ein Wohnquartier. Dabei fiel er einer Polizeipatrouille auf, da die Windschutzscheibe komplett vereist und nicht gereinigt war. Nach vorne auf die Fahrbahn bestand keine Sicht. Die Seitenscheiben waren ebenfalls vereist, jedoch nicht so stark wie die Frontscheibe.

Prozessgeschichte: Das Strassenverkehrsamt entzog A daraufhin den Führerausweis für immer, da gegen ihn in den letzten fünf Jahren bereits einmal ein Führerausweisentzug auf unbestimmte Zeit ausgesprochen worden war. A war damit nicht einverstanden und gelangte bis ans Bundesgericht. Dieses wies seine Beschwerde ab (Entscheid 1C_6/2015).

Begründung des Bundesgerichts: Das Bundesgericht wies darauf hin, dass A aufgrund der fehlenden bzw. ungenügenden Rundumsicht praktisch blind unterwegs gewesen sei. Ein Abkommen von der Fahrspur sei dabei wahrscheinlich. Dies stelle auch bei geringem Tempo ein erhebliches Risiko für den entgegenkommenden Verkehr dar. Ausserdem hätte A bei Strassenkreuzungen oder Einfahrtsstrassen kaum rechtzeitig auf andere Verkehrsteilnehmer reagieren können.

Dies sei umso bedenklicher, da er durch ein Wohnquartier gefahren sei, in welchem auch frühmorgens die Präsenz von Fussgängern oder Fahrradfahrern nicht auszuschliessen sei. Hinzu komme, dass die Strassen an jenem Tag teilweise vereist gewesen seien und es um jene Uhrzeit noch dunkel gewesen sei, was die Sicht zusätzlich erschwert habe.

Fazit

Das Strassenverkehrsrecht verpflichtet Fahrzeugführer, ihre Fahrzeuge so zu unterhalten, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass sie selbst und andere Strassenbenützer nicht gefährdet werden. Die Scheiben und Rückspiegel müssen sauber gehalten werden. Scheiben, die für die Sicht des Fahrzeugführers nötig sind, müssen eine klare, verzerrungsfreie Durchsicht gestatten.

Dementsprechend existiert eine Bundesgerichtspraxis, die sogenannte Gucklochfahrten nicht nur mit Führerausweisentzügen sanktioniert, sondern auch mit Strafen (Geldstrafen bzw. Bussen).

Gerade im Winter dient es der Verkehrssicherheit, wenn ein Fahrzeugführer für klare Sicht sorgt, auch Lichter und Rückstrahler sauber hält, Winterreifen mit Profiltiefe von mindestens vier Millimetern montiert und seine Fahrweise den Strassenverhältnissen anpasst.

Mehr rechtliche Informationen
(Urteile und Rechtsratgeber)
zum Thema auf bfu.ch,
Ratgeber Autofahren im Winter



«Nicht dem Gewissen, sondern der Gesundheit zuliebe»

Wenn es um Sicherheit im Schnee geht, kennt sich Flavia Bürgi aus. Die Forscherin der BFU ist massgeblich an der Schneesportstudie beteiligt, die im Frühling erscheinen wird. Ein Gespräch über Handgelenke – und über Skifahrer, die an ihren Bindungen rumschrauben.

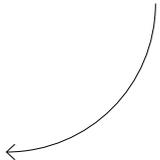
Text: Marc Kipfer

Gerüchte machen auch im Schneesport schnell die Runde: Handgelenkschoner würden das Verletzungsrisiko erhöhen, heisst es beispielsweise oft. Das ist einer der Gründe dafür, dass heute weniger Snowboarderinnen und Snowboarder solche Schoner tragen als noch vor zehn Jahren. Wie kann die BFU helfen, den Trend umzukehren? Mit solchen Fragen beschäftigt sich die aktuelle Schneesportstudie der BFU. Ein Gespräch mit der Studienautorin.

Flavia Bürgi, in Ihrer Schneesportstudie geht es unter anderem um Handgelenke von Snowboarderinnen und Snowboardern. Warum sind Ihnen die so wichtig?

Ein Drittel der Snowboardverletzungen betrifft die Handgelenke, Hände und Unterarme. Das ist logisch. Denn wer hinfällt, will sich instinktiv mit

Flavia Bürgi ist als Forscherin der BFU massgeblich an der Schneesportstudie beteiligt



den Händen auffangen. Wer einen guten Handgelenkschutz trägt, verhindert, dass seine Handgelenke überstreckt werden. Der Aufprall wird gedämpft. Leider überzeugen diese Vorteile nur noch jeden sechsten Snowboarder, wie unsere neue Studie zeigt. Früher waren es deutlich mehr.

Weshalb dieser Rückgang?

Wir haben das analysiert. Einerseits glauben heute viele Snowboarder und auch Sportartikelhändler, mit Handgelenkschutz sei das Verletzungsrisiko höher. Sooft man diese

«Wer hinfällt, will sich instinktiv mit den Händen auffangen.»

Flavia Bürgi, Forscherin der BFU

Behauptung auch hört, unter dem Strich ist sie klar falsch. Ein Handschuh mit integriertem Handgelenkschutz oder ein separater Schutz ist bei einem Sturz Gold wert, sofern das Produkt von guter Qualität ist. Richtig ist aber, dass es viele schlechte Produkte auf dem Markt gibt.

«Ein Handgelenkschutz ist bei einem Sturz Gold wert.»

Können sich Hersteller das erlauben?

Es gibt bisher keine Norm, an die sie sich halten müssen. Somit ist nicht definiert, was ein Handgelenkschutz überhaupt erfüllen muss. Die BFU arbeitet daran, eine solche Norm durchzusetzen. Idealerweise gelingt das 2020, also sehr bald.

In Ihrer Studie ist mehrfach von Normen die Rede, auch punkto Skibindungen. Wieso?

Bei den Skibindungen geht es vor allem um das normgerechte Einstellen. So lässt sich das Risiko von Verletzungen an den Unterschenkeln

stark reduzieren. In der Studie zeigen wir, dass das ziemlich genau die Hälfte der Skifahrer nicht macht. Viele von ihnen schrauben selbst an den Bindungen herum. Andere lassen das Einstellen sogar ganz bleiben. Meist mit der Begründung, das Körpergewicht sei ja seit Jahren gleich geblieben, oder man benütze die Skier ja nur selten. Die jährliche Kontrolle ist aber zentral. Die Einstellwerte können sich nämlich durch Nutzung, Transport oder Lagerung verändern.

Gibt es die berühmte BFU-Ski-vignette noch?

Ja, die Vignette ist auch 28 Jahre nach der Einführung noch topaktuell. Ob im Skigeschäft oder auf der Piste: Skifahrer sehen die Vignette und werden so laufend daran erinnert, ihre Bindungen einmal jährlich von Profis einstellen zu lassen. Das tut man nicht dem Gewissen, sondern der Gesundheit zuliebe.

Die BFU-Sneesportstudie gibt es ab Frühling 2020 gedruckt oder als PDF auf bestellen.bfu.ch.

So erkennt man einen guten Handgelenkschutz

Damit ein Handgelenkschutz wirksam ist, muss er über ein Stabilisierungselement verfügen, das das Handgelenk vor Überstreckung schützt und Stösse dämpft. Dieses Stabilisierungselement soll:

- an Hand, Handgelenk und Unterarm fixiert werden können (Fixierung sollte stufenlos verstellbar sein).
- von der Mitte des Unterarms bis zur Handbeugefalte reichen, aber nicht weiter.
- im mittleren Teil eher steif, an beiden Enden aber weniger steif sein.



Rätsel lösen im Escape Room

Frühzeitig beraten, um menschliches Leid aufgrund von Versäumnissen zu vermeiden: So lautet das Credo der BFU-Sicherheitsdelegierten. Jedes Jahr werden zahlreiche Empfehlungen ausgesprochen. Blick in einen Escape Room in Romont mit David Oberson.

Text: Nathalie Wirtner Julmi

Die Zeit scheint an diesem Herbstnachmittag in Romont stillzustehen. Nur der Glockenschlag vom Kirchturm ist zu hören. Doch hinter den Häuserfronten des Hauptorts des Distrikts Glâne im Kanton Freiburg sind fleissige Köpfe am Werk. So auch David Oberson, Projektleiter und Sicherheitsdelegierter der BFU.

Der bodenständige, 47-jährige Familienvater ist in dieser fast 5300 Einwohner zählenden Stadt aufgewachsen. Er kennt sie wie seine eigene Hosentasche. Den roten Faden seines abwechslungsreichen beruflichen Werdegangs bildet das Baugewerbe. Nach seiner Tätigkeit als BFU-Sicherheitsdelegierter der Stadt Freiburg übernahm er dieses Amt Ende 2017 in Romont und widmet rund zehn Prozent seiner Zeit der Sicherheit in Gebäuden und um diese herum. Dabei stützt er sich insbesondere auf die geltenden

«Ich stehe bereit, um schon vor der Inangriffnahme von Projekten einbezogen zu werden.»

David Oberson, Projektleiter
und BFU-Sicherheitsdelegierter

Normen und die Empfehlungen der BFU. «Die Beratung und die anschliessende Ergebniskontrolle führen manchmal zu Verstimmungen bei jenen, die etwas mehr Nachgiebigkeit gewohnt sind. Aber ich weiss den Gemeinderat hinter mir», fügt er mit einem Schmunzeln an. Die Sicherheit in den Aussenanlagen fällt ebenfalls in seinen Zuständigkeitsbereich. So wurden beispielsweise erst kürzlich Schilder mit Verhaltensregeln auf den Spielplätzen der Gemeinde aufgestellt.

Ein geheimnisvoller Turm

Das auf einem Hügel gelegene Romont kann sich eines Schlosses und einer von mittelalterlichen Türmen gesäumten Stadtmauer rühmen. In einem der Türme, dem «Tour de Fribourg», befindet sich seit 2018 ein Escape Room. Und hier macht der Begriff Escape (Flucht) tatsächlich Sinn. Denn die Mitspielerinnen und Mitspieler – über 2000 seit der Eröffnung – versuchen, unter dem wachsamem Auge des Spielleiters, der sich in seinem Refugium versteckt hält, durch Teamarbeit ein Rätsel zu lösen. Eine Stunde lang zerbrechen sie sich den Kopf darüber, wie man dem Gefängnis entkommen kann. Nach Ablauf dieser Zeit ertönt der Gong, und der Hausherr «befreit» die Teilnehmer. Für eine willkommene Abwechslung ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auf jeden Fall gesorgt.

Die Sicherheit steht auf dem Spiel

Aufgrund eines tödlichen Unfalls, der sich vergangenen Winter in einem polnischen Escape Room ereignet hatte, beschäftigten sich Medien und Regionalpolitiker mit der Frage der Sicherheit in den Freiburger «Fluchträumen». Im Auftrag der Gemeinde, die Eigentümerin des vom Tourismusbüro verwalteten Standorts ist, führte David Oberson eine Analyse der Sicherheit in besagtem Turm durch.

Die Analyse des Turms, der 2009 gemäss den damals geltenden SIA-Normen renoviert wurde, ergab, dass einige Verbesserungen erforderlich sind, um die aktuellen Normen zu erfüllen: Sicherheitsglas anstelle von Floatglas, Doppelhandläufe für die Innentreppen und modifizierte Barrieren. Da der Turm nur zeitweise und unter Aufsicht genutzt wird, steht die Umsetzung dieser Empfehlungen derzeit noch an. In gewissen Fällen sind auch finanzielle und architektonische Faktoren (z. B. Respekt vor Kulturgütern) zu berücksichtigen.

«Die Analyse des Turms ergab, dass einige Verbesserungen notwendig sind, um die aktuellen Normen zu erfüllen.»

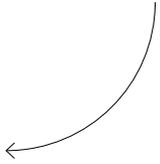


«Ein Beratungsgespräch mit dem lokalen BFU-Sicherheitsdelegierten vor der Einrichtung oder Umgestaltung eines Escape Rooms ist sicherlich von Vorteil, um die geltenden Sicherheitsstandards kostengünstig umsetzen zu können», empfiehlt David Oberson. Darüber hinaus steht er bereit, um systematisch vor der Inangriffnahme kommunaler Projekte und nicht erst bei deren Überprüfung einbezogen zu werden – dies sowohl aus Effizienz- als auch aus Sicherheitsgründen.

Momentan zeigen sich die überwiegend aus der Region stammenden Jünger von Sherlock Holmes von diesem aussergewöhnlichen Ort begeistert. Und setzen sich schlicht über den Slogan auf dem Poster hinweg: «Garde ton calme, la curiosité est un très vilain défaut» (bleib cool, Neugier ist ein böser Fehler).

«Mein kritischer Blick
auf gefährliche Situationen
soll die zuständigen
Personen sensibilisieren.»

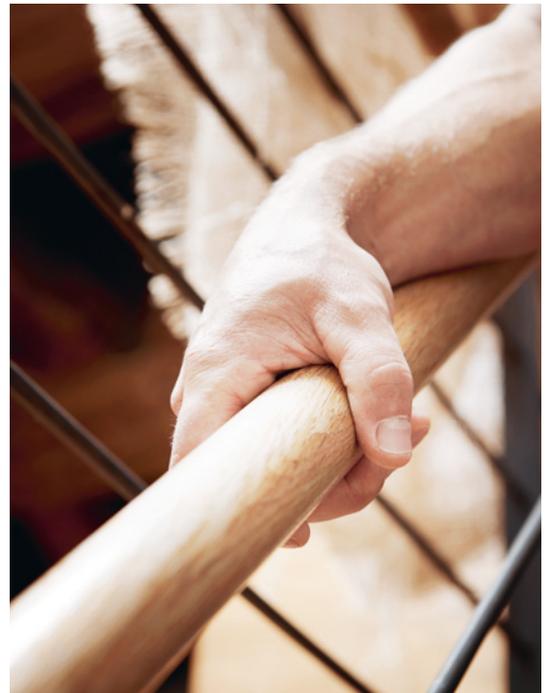
David Oberson, Projektleiter und
Sicherheitsdelegierter der BFU



Der «Tour de Fribourg» birgt einige Rätsel



Heute wird Sicherheitsglas empfohlen



Handläufe beidseits der Treppe wären ideal

«In Zukunft kann jeder Unfallstatistiken nutzen»

Roland Allenbach leitet die Verkehrsforschung der BFU. Kürzlich ist ein neuer Bericht seines Teams erschienen, der «Sinus 2019». Im Gespräch erklärt er, welche Unfallzahlen bald jeder selbst erforschen kann. Und warum es dann trotzdem noch Expertinnen und Experten braucht.

Text: Marc Kipfer

Krachen zwei Fahrzeuge auf einer Schweizer Strasse ineinander, kommt meistens die Polizei. Ein Beamter füllt das Protokoll aus: Was ist passiert, wer ist beteiligt, welche Gründe haben mitgespielt? All diese Angaben landen beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) in einem Datensatz, der von Tag zu Tag wächst. Forschende der BFU gehören zu jenen, die diesen Datensatz am besten kennen – sie analysieren ihn laufend. Mittendrin: Roland Allenbach. Seit 25 Jahren forscht er im Dienst der Verkehrsunfallprävention, vor 14 Jahren war er Mitinitiator der jährlichen BFU-Publikation «Sinus». Deren Ausgabe 2019 ist kürzlich erschienen, nach monatelanger Analysearbeit.

Roland Allenbach, der «Sinus 2019» ist ein statistisches Mammutwerk: 100 Seiten voll mit Zahlen, Tabellen, Grafiken und erklärenden Texten. Was fasziniert Sie persönlich an Statistiken?

Mir gefallen Zahlen, wenn sie nützlich sind. Das ist beim «Sinus» absolut der Fall. Die Unfallstatistik, diese nackten Zahlen, zeigen uns, was auf Schweizer Strassen wirklich passiert – jenseits des Bauchgefühls. Sie zeigen uns, wo, wann und weswegen es Verkehrstote und Schwerverletzte gibt. Davon ausgehend können wir weiter forschen und ermitteln, welche Präventionsmassnahmen sich am meisten lohnen. Diese setzt die BFU dann in die Tat um.

Ein spöttischer Spruch lautet: Traue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast. Hand aufs Herz – haben Sie für den «Sinus» auch schon Zahlen zurechtgebogen?

Nein! Das ist auch nicht nötig. Die Wahrheit im Strassenverkehr ist erschreckend genug.

In der Schweiz gibt es seit Jahren und Jahrzehnten immer weniger Verkehrstote. Was soll daran erschreckend sein?

Insgesamt sterben heute weniger Leute auf den Strassen als vor 5, 10 oder 20 Jahren, das ist korrekt. Aber die Statistik verrät eben auch, wer

von den Verbesserungen bisher wenig profitiert: Das sind die Fussgänger, die Velofahrerinnen und Velofahrer und neuerdings auch die E-Bike-Nutzer. Bei ihnen stagnieren die Unfallzahlen. Auch Seniorinnen und Senioren sind im Strassenverkehr eine gefährdete Bevölkerungsgruppe, und dieses Alterssegment wächst bekanntlich. Solche Statistiken zeigen uns, dass viel zu tun bleibt.

Die meisten Verkehrsunfälle passieren durch menschliche Fehler. Aber wie die Menschen im Strassenverkehr denken und handeln, darüber schweigt die Statistik.

Das ist eine bedeutende Lücke, die wir aber selbst füllen. Mit Bevölkerungsbefragungen erfasst die BFU genau solche Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Das machen wir jedes Jahr. Mit der Zeit sieht man deutliche Veränderungen.

Nennen Sie uns ein Beispiel?

Das Verhältnis der Autofahrer zum Alkoholgrenzwert: Im Jahr 2005, als wir den ersten «Sinus» herausgaben, wussten 92% der Befragten, dass der Grenzwert bei 0,5 Promille liegt. Aktuell wissen das nur noch 63%. Alle anderen nennen eine falsche Promillegrenze oder haben keine Ahnung. Das kann man bedenklich finden. Man kann es aber auch anders deuten. Wer vor dem Fahren sowieso nie trinkt, braucht auch den Grenzwert nicht zu kennen. Und die Anzahl alkoholbedingter Unfälle geht tatsächlich kontinuierlich zurück.

Aber es gibt sie noch.

Natürlich. Und sie enden auch viel häufiger tödlich als etwa eine Vortrittsmissachtung.

Der «Sinus» erscheint jeden Herbst aufs Neue, schaut aber immer nur zurück. Hinkt er der Zeit hinterher?

Der «Sinus» ist topaktuell. Dass er nicht vorausblicken kann, liegt im Wesen der Statistik. Problematischer ist, dass wir Entwicklungen im Strassenverkehr manchmal mehrere Jahre lang gar nicht abbilden können. Denn grundsätzlich werden Unfälle immer nur so detailliert erfasst, wie es das standardisierte

Roland Allenbach leitet die Verkehrsforschung der BFU



«Ein Ausnahmeereignis verfälscht die Unfallstatistik nicht, prägt sie aber auf Jahre hinaus.»

Roland Allenbach, Verkehrsforschung BFU

Unfallerfassungsprotokoll der Polizei zulässt. Bis beispielsweise die ersten E-Bike-Unfälle als eigene Kategorie im Protokoll auftauchten, dauerte es einige Jahre. So lange mussten wir Prävention ohne statistische Grundlage betreiben. Momentan sind E-Trottinette im Aufwind, aber die Polizei hat noch keine Möglichkeit, die Unfälle mit solchen Geräten einzeln zu protokollieren.

Muss man denn auf jeden Trend reagieren?

Die Verlockung ist gross, und im Moment sind viele an Unfallzahlen mit E-Trottinetten interessiert. Aber Trends können auch kurzlebig sein. Ich erinnere mich, dass die BFU vor Jahren die Unfälle von Inlineskatern erforscht hat. Unser Bericht erschien so rasch wie möglich, aber da war das mit dem Inlineskaten schon wieder am Abflauen.

Ein anderer Trend, der Sie als Forscher wohl stark betrifft, ist die Digitalisierung. Datensätze sind vermehrt öffentlich verfügbar. Wird es Experten wie Sie in fünf oder zehn Jahren überhaupt noch brauchen?

Die Unfallforschung geht mit der Zeit, aber Experten werden dadurch nicht überflüssig - im Gegenteil. Konkret wird es schon in wenigen Jahren so weit sein, dass ein Teil des Unfall-Datensatzes online zur Verfügung steht. Jeder kann dann Unfallstatistiken nutzen und einfache Auswertungen selbst machen. Aber ohne Expertenwissen drohen Fehlschlüsse.

Welcher Art?

Wenn Sie zum Beispiel selbst auswerten, wie viele Kinder auf Schweizer Strassen pro Jahr getötet werden, dann sehen Sie im Jahr 2012 einen massiven Anstieg. Dieses Jahr beeinflusst auch den mehrjährigen Durchschnitt. Ein Laie könnte daraus ableiten, dass Kinder immer stärker gefährdet sind. Der Experte weiss hingegen, dass ein einziges Ereignis hier den Ausschlag gibt: der Carunfall

in Siders vom 13. März 2012, bei dem 22 Schulkinder starben. Ein absolutes Ausnahmeereignis, das die Unfallstatistik zwar nicht verfälscht, aber auf Jahre hinaus prägt. Es gibt viele solche Zusammenhänge, auch komplexere, die ohne Expertenwissen kaum zu interpretieren sind.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Unfallstatistik?

Dass wir einfacher an Daten kommen. Das tönt zuerst mal verdächtig, punkto Datenschutz. Aber ich meine selbstverständlich anonymisierte Daten, keine Namen. Momentan wissen wir zu wenig darüber, wie lange ein Verkehrsunfall die Verletzten gesundheitlich beeinträchtigt, wir kennen die durchschnittlichen Heilungskosten nur annähernd. Jede Krankenkasse führt eine eigene Statistik, die wir nicht einsehen dürfen. Solche Zahlen könnten die Forschung und den Kampf gegen Verkehrsunfälle aber nochmals ein grosses Stück voranbringen.

Den «Sinus 2019» gibt es gedruckt oder als PDF auf bestellen.bfu.ch.

Eins, zwei, drei



Ski fahren auf Gletschern ist nicht ohne. Deshalb wird dabei in der Gruppe eigentlich ein Sicherungsseil verwendet. Das ist aber wiederum beim Fahren lästig. Was tun?, fragten sich ein Bergführer und sein Gast. Sie verzichteten darauf. Der Bergführer machte seinem Gast aber eindringlich klar, dass dieser unbedingt seiner Spur folgen solle. Schliesslich kenne er das Gletschergelände wie seine Hosentasche. Unterwegs verleidete es dem Gast wohl, nur in den Spuren zu fahren, wenn daneben der unberührte Schnee lockte. Also scherte er aus, zog seine frischen Linien in den Tiefschnee und fiel in eine Gletscherspalte. Zum Glück bemerkte der Bergführer das Unglück sofort, kroch zur Spalte und sah, dass sein Gast auf einer Spaltenbrücke lag und ihm nichts Schlimmes zugestossen war. Also alles gut, dachte er und rief die Bergrettung.

Hier wäre die Geschichte normalerweise zu Ende. Ist sie in dem Fall aber nicht. Als der Hubschrauber angeflogen kam, versuchte der Bergführer, den Piloten einzuweisen. Dabei trat er vier, vielleicht fünf Schritte zurück - und fiel ebenfalls in eine verdeckte Gletscherspalte. Das wars immer noch nicht. Der Bergretter stieg an einer, wie er glaubte, sicheren Stelle aus dem über dem Gletscher schwebenden Heli aus, entfernte sich etwas und fiel ebenfalls in eine verdeckte Gletscherspalte. Das wars jetzt wirklich. Alle drei konnten ohne grosse Blessuren aus ihrer misslichen Lage befreit werden. Die Geschichte zeigt aber auf, wie unberechenbar Gletscher sind.

Trend

Ein Sturz muss nicht sein

In der Schweiz stürzen jährlich rund 280 000 Menschen so schwer, dass sie eine Behandlung in einer Arztpraxis oder einem Spital benötigen. Rund 1600 Personen sterben jedes Jahr an den Folgen eines Sturzes. Meistens passieren die Unfälle in alltäglichen Situationen: beim Treppensteigen, Spazieren oder Putzen. Mit zunehmendem Alter schwinden Muskelkraft und Gleichgewichtssinn. Darum sind ältere Menschen besonders von den Folgen von Sturzunfällen betroffen. Wer regelmässig trainiert, kann dem erfolgreich entgegenwirken - und länger selbstständig bleiben. Dafür setzen

sich die BFU, Pro Senectute, Gesundheitsförderung Schweiz sowie Rheumaliga Schweiz, physioswiss und neu der ErgotherapeutInnen-Verband Schweiz mit der Kampagne sichergehen.ch ein.

Die Website der Kampagne wurde komplett überarbeitet, ist frischer und in der Handhabung viel einfacher geworden. Hier finden sich über 1500 Kurse für die ganze Schweiz sowie Übungen für zu Hause auf diversen Schwierigkeitsstufen. Zudem wird gezeigt, wie man richtig trainiert. Neu ist das Qualitätslabel sichergehen.ch. Dieses zeichnet Kurse und Angebote für ältere Erwachsene aus, die nach den Kriterien und Inhalten von sichergehen.ch gestaltet sind. Darauf zu achten, lohnt sich.



sicher stehen

sichergehen.ch

Glasklare Botschaft

Alkohol ist im Strassenverkehr ein unpassender Begleiter. Schon bei einer kleinen Menge verdoppelt sich das Risiko eines tödlichen Unfalls. Deshalb erinnert die BFU mit einer schweizweiten Präventionskampagne Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker an die Gefahr von Alkohol am Steuer.

2018 kamen im Schweizer Strassenverkehr 30 Menschen ums Leben, weil jemand unter Alkoholeinfluss einen Unfall verursacht hatte; 401 Personen verletzten sich schwer. Alkohol beeinträchtigt die Fahrfähigkeit - und zwar bei allen Menschen. Bereits ein Glas verlängert die Reaktionszeit und wirkt sich auf das Sehvermögen, die Konzentration sowie die Koordination aus. Alkoholkonsum steigert zudem die Risikobereitschaft und ruft Müdigkeit hervor - allesamt ungünstige Begleiter



für eine Fahrt mit dem Auto oder Motorrad. Mit ihrer Präventionskampagne macht die BFU seit vielen Jahren auf die Gefahren von Alkohol im Strassenverkehr aufmerksam. In der aktuellen Kampagne symbolisiert ein über einen Autoschlüssel gestülptes, leeres Rotwein- oder Bierglas die glasklare Botschaft: Wer trinkt, fährt nicht.

«sicher leben» im neuen Kleid

Mit der vorliegenden Ausgabe wurde «sicher leben» komplett überarbeitet.

Das Design entspricht dem modernen, schlichten und stilvollen Look des neuen Auftritts der BFU.

Neu wird das Magazin offen foliert dreimal pro Jahr verschickt. Dabei wird eine umweltverträgliche Folie aus recyklierten Kartoffelschalen verwendet.

Neues SafetyKit: sicher die Piste hinunter

Verschneite Berghänge und strahlender Sonnenschein laden zum Wedeln, Carven und Boarden ein. Leider verunfallen immer noch zu viele Sportlerinnen und Sportler auf der Piste. 76 000 sind es jedes Jahr. Über 90% der Unfälle auf den Pisten sind selbstverursacht. Die meisten sind vermeidbar.

Unfälle verursachen nicht nur Leid, sie führen auch zu Ausfällen in Betrieben. Wer sich am Wochenende auf der Piste das Knie verdreht, ist am Montag nicht am Arbeitsplatz. Aus diesen Grund lanciert die BFU ein neues SafetyKit für Betriebe zum Thema Ski- und Snowboardfahren. Dieses beinhaltet mit Flyer, Powerpoint-Präsentation, Plakat und Video alles, damit Mitarbeitende mit wenig Aufwand sensibilisiert und so Unfälle und Ausfälle vermieden werden können. Zudem enthält das SafetyKit ein schickes Skiband. Dieses hält die Skier beim Tragen zusammen und erinnert noch vor der ersten Abfahrt daran, auf sich und andere achtzugeben.



«Am Weihnachtsbaum, die Lichter brennen»

Die Weihnachtszeit ist die Zeit der Kerzen. Doch zu nah an dürrem Tannenreisig wirds gefährlich. Was dann passiert und wie sich das vermeiden lässt, zeigt der folgende Text.

Text: Hans Frauchiger

Sanft flackernde Kerzen am geschmückten Baum versetzen uns in weihnachtliche Stimmung. Allerdings ist eine Kerzenflamme heiss: mehr als 1000 Grad. Zu nah an dieser Hitze entzünden sich Tannennadeln ganz von selbst - auch ohne direkten Kontakt zur Flamme. Je dünner und trockener das Brennmaterial, desto rascher fängt es Feuer. Insbesondere dann, wenn der Baum oder das Adventsgesteck schon eine Weile steht.

«Luege, lose, loufe gilt auch dann, wenn der Zweig eines Tannenbaums Feuer gefangen hat.»

Roger Schmid,
Chef-Sicherheitsdelegierter der BFU

Marcel Britschgi, seit fast 30 Jahren Feuerwehrmann der Berufsfeuerwehr Bern, warnt: «Ein dürrer Baum brennt wie eine Fackel.» Roger Schmid, Chef-Sicherheitsdelegierter der BFU, fügt dem hinzu: «Ruhe bewahren! Der Spruch aus dem Strassenverkehr *Luege, lose, loufe* gilt auch dann, wenn der Zweig eines Tannenbaums Feuer gefangen hat.»

Steht ein Eimer Wasser mit einem Handbesen oder eine gefüllte Sprühflasche für Pflanzen griffbereit, erreicht man gemäss den beiden Profis viel: «Den Handbesen ins Wasser tauchen und damit den brennenden Baumteil besprengen. Auch mit dem Sprühnebel aus dem Pflanzensprü-

her ist es möglich, einen brennende Stelle zu löschen.» Mit dem entstehenden Wasserdampf löscht man gezielter, als wenn man einfach einen Kübel Wasser über den Baum giesst. So entsteht nur zusätzlich ein Wasserschaden.

«Kann ein Kleinbrand nicht selbst gelöscht werden, sollten sofort die Fenster und Türen zum betroffenen Zimmer geschlossen werden», erklärt Feuerwehrmann Britschgi das richtige Vorgehen. «Sofort uns alarmieren, Nachbarn informieren, das Gebäude verlassen und die eintreffende Feuerwehr mit Informationen zur Situation bei der Brandbekämpfung unterstützen.» Die ersten 15 Minuten sind entscheidend. In dieser Zeit kann sich der Brand eines Weihnachtsbaums zu einem Zimmerbrand ausweiten.

Ein Brand zerstört die festliche Stimmung. Betroffene stehen vor verkohlten Möbeln, anstatt liebevoll verpackte Geschenke auszutauschen. Hier hilft die Feuerwehr mit Professionalität und Ruhe bei den nächsten Schritten: dem Organisieren einer Unterkunft, dem Informieren der Versicherung oder, über die Kantonspolizei, dem Aufbieten eines Care-Teams.

Dass sich Präventionsarbeit auszahlt, kann Marcel Britschgi, der auch stellvertretender Leiter des vorbeugenden Brandschutzes ist, bestätigen. Tendenziell sei die Zahl der Einsätze der Stadtberner Feuerwehr in den letzten Jahren gesunken: «Die Bevölkerung unserer Stadt wird im Umgang mit Brandgefahren laufend sensibilisiert.»



Sicherheitstipps: Der Brand eines Tannenbaums oder eines Adventskranzes kann vermieden werden.

- Ein frischer Baum hat glänzende Nadeln und den typischen Baumgeruch. **Heimische Bäume sind aufgrund kurzer Transportwege oft frischer als ausländische.**
- Den Tannenbaum bis kurz vor dem Schmücken draussen in einem mit Wasser gefüllten Gefäss lagern.
- Drinnen sollte der Weihnachtsbaum einen festen Stand haben und der Baumständer mit Wasser gefüllt sein. **Ein zwei Meter hoher Baum benötigt täglich zwei Liter Wasser, um nicht auszutrocknen.**
- **Den Baum von Zeit zu Zeit mit Wasser besprühen.** Prüfen, ob er austrocknet und die Nadeln verliert.
- Den Baum auf eine nicht brennbare Unterlage, beispielsweise eine Feuermatte, stellen. Diese schützt auch vor Wachstropfen.
- Weihnachtsgeschenke nicht unter dem Weihnachtsbaum stapeln. **Geschenkpapier kann Feuer fangen.**
- **Dürre Bäume oder Adventsgestecke nie im Kamin verbrennen, sondern entsorgen.**
- **Kerzen nie unbeaufsichtigt brennen lassen.** Auslöschten, wenn Sie den Raum verlassen.
- **Kinder und Haustiere nicht in einem Raum mit brennenden Kerzen allein lassen.**
- Kerzen standsicher, auf einer nicht brennbaren Unterlage mit ausreichend Abstand zu Textilien, Dekorationen und anderen brennbaren Materialien aufstellen.
- Für einen festen, aufrechten Halt der Kerzen auf dem Adventskranz oder Christbaum sorgen. **Abstand 20 bis 25 cm von anderen Kerzen, Zweigen und Dekoration.**
- **Kerzen nicht ganz niederbrennen lassen.** Auslöschten oder vorher auswechseln.
- **Kerzen an einem trockenen Weihnachtsbaum nicht mehr anzünden.**
- **LED-Kerzen verbreiten weihnachtliche Stimmung ohne Brandgefahr.**

Immer bereithalten: einen Eimer Wasser mit einem Handbesen, einen Pflanzensprüher und eine Löschdecke

Wie steht es mit den Skibindungen?

Für jede Saison gibt es gute Ratschläge. Zum Beispiel den, dass man seine Skibindung überprüfen lassen sollte, bevor man sich auf die Piste wagt. Jedes Jahr führen die Fachgeschäfte fast eine Million Kontrollen durch - mit Bestätigung in Form der BFU-Skivignette. Eine stattliche Zahl, aber zu wenig angesichts der 50 000 Skiunfälle in der Saison 2018/19.

Möchte man das Verletzungsrisiko verringern, ist eine korrekte Bindungseinstellung unabdingbar. Wurden die Skier nur wenig oder gar nicht benutzt? Spielt keine Rolle, denn die Abnutzung der Skischuhsohlen, der natürliche Materialverschleiss oder auch eine suboptimale Lagerung zählen zu den Ursachen, die sich negativ auf das Auslösen der Bindungen auswirken können.

Mit der aktuellen Aktion fordert die BFU alle Skifahrerinnen und Skifahrer dazu auf, ihre Skibindung kontrollieren zu lassen - und gleichzeitig beim Wettbewerb auf skivignette.ch mitzumachen: Es gibt Tageskarten zu gewinnen!

