

sicher leben



REGIONALE UNTERSCHIEDE

Unfallrisiko variiert je
nach Sprachregion stark

VERKEHRSBETRIEBE VERTEILEN GRATIS-TICKETS

Mit ÖV statt Auto
in den Ausgang

PRÄVENTION AM RADIO

Ein Sicherheitsdelegierter
auf Sendung

Inhalt

DIE ZAHL

Bieler Zebras machen Unfallprävention 3

FOKUS REGIONALE UNTERSCHIEDE

Unfallrisiko variiert je nach Sprachregion stark 4

Standpunkte: Verschiedene politische Rezepte 7

Die Westschweiz macht Ernst 8

NETZWERK

Gemeinden
Charmante Notlösung für Kindergarten in Entlebuch 10

Betriebe
Mit ÖV statt Auto in den Ausgang 12

Partner
Die Gemeinschaftsstrasse – ein Gemeinschaftsprojekt 13

Gemeinden
Ein Sicherheitsdelegierter auf Sendung 14

KAMPAGNE

Junge Modeschöpferinnen präsentieren
Lichtreflex-Kreationen 16

IMPRESSUM

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

Adressänderungen: abo@bfu.ch

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

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

Korrektorat: Hedy Rudolf (bfu)

Bildnachweise: Seite 1: Ruben Wyttenbach; Seiten 2, 3, 4, 8, 10, 11: Iris Andermatt; Seiten 6, 14: Giovanni Antonelli; Seiten 7, 12 (Besucherinnen), 16: zVg; Seite 12 (Kaufmann): Zugerland Verkehrsbetriebe AG; Seiten 13, 15: bfu;

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

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

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

EDITORIAL



Die Romands sind uns wichtig!

Romands sind keine Deutschschweizer – ganz besonders nicht in Fragen der Sicherheit. Die Mentalitätsunterschiede dies- und jenseits des Röstigrabens führen dazu, dass Peter für einen starken Staat, Pierre hingegen für die individuelle Freiheit plädiert. In der Romandie herrscht also ein gewisses Misstrauen gegenüber der Obrigkeit. Und da die bfu von vielen als halbstaatliche Institution wahrgenommen wird, leidet sie unter diesem Image. Der Sitz in Bern macht sie zudem automatisch zu einer Deutschschweizer Organisation, was es nicht erleichtert, in der Romandie hohe Bekanntheits- und Sympathiewerte zu erzielen ...

Die bfu versteht sich jedoch klar als nationales Kompetenzzentrum und hat grosse Anstrengungen zur besseren Verankerung in der lateinischen Schweiz (also auch im Tessin) unternommen: So hat sie in der Westschweiz jetzt zwei Chef-Sicherheitsdelegierte und je ein welscher Mitarbeiter kümmert sich vor Ort um die Schulung in den Betrieben respektive um verkehrstechnische Beratungen. Zudem wurde eine stark beachtete Studie zu den regionalen Unterschieden im Strassenverkehrs-Unfallgeschehen durchgeführt.

Die Resultate haben bestätigt, dass weitere Bemühungen nötig sind. Die bfu hat deshalb die neue Stelle einer Delegierten für die Suisse Romande geschaffen. Meine Kollegin Magali Dubois soll nicht nur weitere Kontakte knüpfen, sondern auch die Sicht der frankophonen Bevölkerung vermehrt in der bfu einbringen – ein Bindeglied zu einem beidseits besseren Verständnis. Bonne chance!

Rolf Moning

Bieler «Zebras» machen Unfallprävention

JUNGE REPORTER Zum Schulanfang machte der «Zebra-Bus» des Westschweizer Radios RSR beim Primarschulhaus Linde in Biel Halt. Vier Tage lang sendete RSR live.



Für einen Tag waren die Kinder die Stars am Mikrophon, befragt von Moderator **Jean-Marc Richard** und beobachtet von Schulleiter **Maurice Rebetez**.

Während einer Woche haben sich vier Klassen mit insgesamt 36 Kindern von der ersten bis zur vierten Primarstufe mit Unfallprävention befasst und am Mikrophon von ihren Erfahrungen berichtet. Sie wurden von Jean-Marc Richard angeleitet, dem Moderator, der seit über zehn Jahren in seiner Mittags-sendung «Les Zèbres» («Die Zebras») jungen Romands eine Stimme gibt. An

zwei Vormittagen thematisierte Bernard Deubel, Verkehrsinstruktor von Police Bern, Sicherheitsfragen zum Verkehr und impfte den Kindern «Warte, luege und lose, laufe» und weitere zentrale Verhaltensregeln ein. Der Sport-Safety-Coach Olivier Genzoni wiederum ging mit den Kindern in ein Dojo, um ihnen die Kunst des verletzungs-freien Stürzens beizubringen. Erzählungen

von unglaublichen Stunts machten die Runde und die «gelungenen» Stürze beeindruckten die Schulkinder sehr. Elisabeth Herzig schliesslich, Ausbildungsverantwortliche bei Swimsports, gab den Kindern ihre Leidenschaft für das Was-

36

ser weiter: So war ein kleines Mädchen mächtig stolz, als es sich zum ersten Mal mit dem Kopf unter das Wasser wagte.

Die Radiowoche war eine rundum gelungene Aktion mit einer tollen Zusammenarbeit zwischen dem RSR, der Linde-Schule mit ihrem welschen Leiter Maurice Rebetez und der bfu. Einmal mehr zeigte sich, wie wichtig die Arbeit der bfu-Multiplikatoren ist. **md**

ZOOM

Gesamtunfallgeschehen in der Schweiz wird neu erhoben

In der Schweiz werden nicht alle Unfälle systematisch in einer Statistik erfasst. Insbesondere von nicht UVG-versicherten Personen, vorab Kindern und Senioren, ist nur lückenhaft bekannt, wie oft und auf welche Art sie verunfallen. Die bfu hat deshalb eine umfassende Erhebung gestartet, die Aufschluss über das gesamte Unfallgeschehen in der

Schweiz geben soll. Die letzte solche Untersuchung liegt 15 Jahre zurück. Es ist also an der Zeit, eine neue Datenbasis zu schaffen, wie Projektleiter Steffen Niemann erklärt: «Wir arbeiten bis heute mit den hochgerechneten Zahlen von 1995. Es ist möglich, dass sich die Risiken seither verändert haben, zum Beispiel durch neue Sportar-

ten oder Verhaltensweisen. Das wollen wir prüfen.»

Für die Erhebung werden die Unfälle von Personen aus etwa 15000 Haushalten erfasst. Zudem werden Daten von Krankenkassen analysiert. Die Resultate der Studie liegen 2012 vor. Sie dienen dazu, die Präventionsprogramme gezielt auf die aktuellen Risiken auszurichten. **um**

Unfallrisiko variiert je nach Sprachregion stark

bfu-STUDIE Jede Sprachregion der Schweiz hat ihre Eigenheiten – auch beim Unfallgeschehen im Strassenverkehr. Eine bfu-Studie zeigt grosse Unterschiede bei den Unfallrisiken. Die Erkenntnisse sollen helfen, Präventionsprogramme besser auf die Regionen auszurichten. Ziel: ein tiefes Unfallrisiko in der ganzen Schweiz.



Yvonne Achermann, Autorin der bfu-Studie: «Durch die Erkenntnisse über die Unterschiede im Unfallgeschehen können Präventionsmassnahmen regional präziser festgelegt werden.»

Die Grafik zeigt es deutlich: Ob im Auto, zu Fuss, auf dem Velo oder dem Motorrad – im Tessin ist das Risiko, in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt zu werden, fast doppelt so gross wie in der Deutschschweiz. Die Romandie liegt mit ihren Zahlen dazwischen. Doch, wie lassen sich diese regionalen Unterschiede im Unfallgeschehen erklären? Die bfu ging dieser Frage in einer Studie auf den Grund.

Dabei trat Interessantes zutage. Zum Beispiel, dass das Tessin und die Romandie deutlich mehr «importierte Unfälle» aufweisen als die Deutschschweiz. «Das sind Unfälle von Personen, die gar nicht in dieser Gegend wohnen, sondern auf Durchreise sind», erläutert Yvonne Achermann, Autorin der Studie. «Das erklärt einen Teil des erhöhten Risikos in diesen Regionen – es ist aber längst nicht der einzige Grund.»

Unterschiede beim Tempo ...

Die Analysen zeigen nämlich auch, dass die drei Sprachregionen durchaus ihre Eigenheiten haben. In der Romandie geschehen besonders viele Unfälle wegen Alkohol am Steuer und wegen zu hohen Fahrgeschwindigkeiten. Im Tessin ist der Alkohol ebenfalls ein Problem, neben vielen Motorradunfällen und dem Nichttragen des Sicherheitsgurts. Hingegen geschehen im Tessin weniger Geschwindigkeitsunfälle als in der restlichen Schweiz. «Das hat mich erstaunt»,

sagt Yvonne Achermann, «deshalb habe ich die Statistik viele Jahre zurückverfolgt und herausgefunden, dass dies tatsächlich ein konstantes Merkmal des Tessins ist.» Das entspricht auch dem Bild, das eine Bevölkerungsumfrage der bfu ergab: Im Tessin sind Geschwindigkeitslimiten recht gut akzeptiert, in der Romandie eher weniger.

... und beim Alkohol

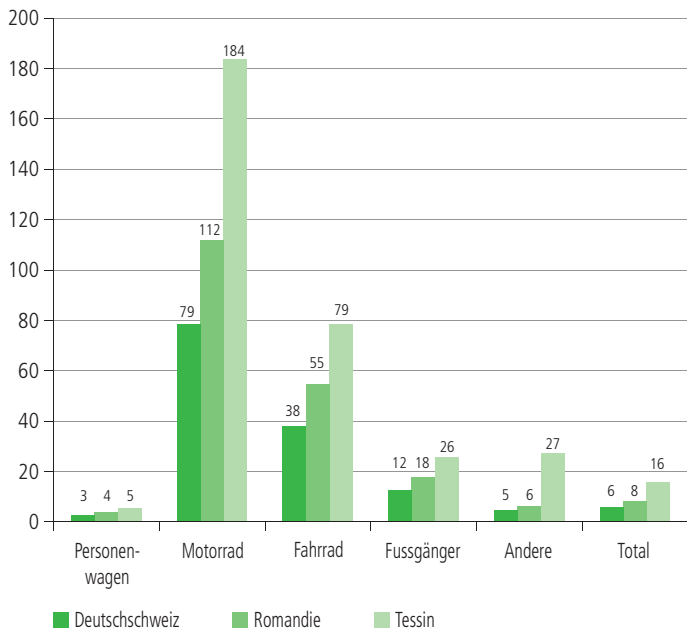
In der Deutschschweiz präsentiert sich die Lage wiederum anders: Wie in der Romandie wird oft zu schnell gefahren, jedoch geschehen weniger Alkoholunfälle. «Das ist vermutlich auch eine kulturelle Frage – in der Deutschschweiz spielt der Alkohol eine andere Rolle als

Alle Landesteile können voneinander lernen.

in der Romandie oder im Tessin», kommentiert Achermann. So ist in der Romandie und im Tessin der Anteil von Personen, die täglich Alkohol trinken, viel grösser als in der Deutschschweiz. Hingegen: Wenn Alkohol getrunken wird, dann im Tessin in kleineren Mengen als in der Deutschschweiz oder in der Romandie.

Eine ganz andere Besonderheit der Deutschschweiz ist übrigens der rege Veloverkehr und damit verbunden auch eine Häufung von Radunfällen.

Schwerverletzte und Getötete pro 100 Millionen gefahrene km, nach Fortbewegungsmittel und Sprachregion, Ø 2004–2006



Quelle: BFS, ARE

Könnte es denn sein, dass die Verkehrsteilnehmenden nicht überall gleich streng kontrolliert werden? «Es gibt sicherlich Unterschiede, wahrscheinlich auch in der Art, wie die Polizei in den verschiedenen Kantonen die Unfälle in ihren Protokollen aufnehmen», vermutet Achermann.

Welche Schlüsse sind nun aus dieser Studie zu ziehen? Gemäss Yvonne Achermann sind mit dem nationalen Präventionsprogramm Via sicura die wichtigsten Sicherheitsmassnahmen bereits formuliert. Durch die neuen Erkenntnisse über die regionalen Unterschiede können nun für jeden Landesteil die Schwerpunkte für die Umsetzung präziser festgelegt werden. «Man kann viel effektiver Präventionsarbeit leisten, wenn man die unterschiedlichen Gegebenheiten berücksichtigt», sagt Yvonne Achermann. Dazu gehört auch, bei Sen-

sibilisierungskampagnen die kulturellen Unterschiede zu berücksichtigen.

Ziel: tiefes Unfallrisiko für alle

Bei diesem Prozess können alle Landesteile voneinander lernen. Das Ziel ist, alle auf den bestmöglichen Stand zu bringen, zum Beispiel bei der Sicherheitserziehung, der Qualität der Strasseninfrastruktur oder der Dichte von Polizeikontrollen. Schliesslich sollen zukünftig alle Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz, unabhängig von ihrem Wohnort, ein vergleichbares – möglichst geringes – Unfallrisiko haben.

Ursula Marti

bfu-Report «Regionale Unterschiede im Verkehrsunfallgeschehen», erhältlich auf www.bfu.ch/bestellen, Artikel-Nr. 2.041

bfu verstärkt Engagement in der Romandie

Magali Dubois, frühere Mediensprecherin und Leiterin Publikationen, ist seit dem Januar 2011 bfu-Delegierte für die Romandie. Diese Funktion wurde neu geschaffen, um die Vernetzung zwischen Deutsch- und Westschweiz zu stärken.

sicher leben: Frau Dubois, wie haben Sie die Rolle der bfu in der Romandie bisher wahrgenommen?

Magali Dubois: Dank ihrem Sitz in Bern ist die bfu in der Deutschschweiz sehr gut verankert. In der Westschweiz sieht es etwas anders aus, denn einerseits ist sie dort weniger bekannt und andererseits haftet ihr ein Deutschschweizer Image an. In den letzten Jahren hat die bfu ihre Präsenz in der Romandie aber laufend ausgebaut: Aus einem Chef-Sicherheitsdelegierten wurden zwei, für die Firmkontakte ist ein Westschweizer Kollege zuständig, die Kampagnen umfassen oft weiter gehende und nachhaltigere Tätigkeiten als in der Deutschschweiz, die Forschung befasst sich mit den regionalen Unterschieden, ein Westschweizer Verkehrsingenieur hat den Auftrag, sich spezifisch mit diesem Landesteil zu befassen...

Was genau ist Ihre neue Aufgabe?

Damit die bfu ihre Beziehungen in der Westschweiz weiter vertiefen kann, habe ich nun die Aufgabe, Netzwerke zu schaffen und Kontakte zu potenziellen Partnern herzustellen. Auf politischer Ebene geht es etwa darum, im Rahmen von Debatten rund um Via sicura Parlamentarier zu treffen, auf kommunaler Ebene beispielsweise um Aktionen zur Förderung von Tempo 30. Den Schulen versuche ich die zahlreichen bfu-Dienstleistungen für Lehr-



Magali Dubois, bfu-Delegierte für die Romandie: «Beim Auftritt gegen aussen muss die bfu ein Gleichgewicht finden, das den regionalen Unterschieden gerecht wird und das Gemeinsame fördert.»

kräfte näherzubringen und sie zu einer nachhaltigen Zusammenarbeit mit uns zu bewegen.

Und die Öffentlichkeitsarbeit?

Auch in die Rolle der Mediensprecherin bin ich wieder geschlüpft: Die Medien sind wichtig, damit die Tätigkeit der bfu das Echo erhält, das sie verdient. Zudem arbeite ich weiterhin in der Redaktion von «sicher leben» mit und verfasse regelmässig Beiträge aus der Romandie! Zusammengefasst besteht mein Alltag darin, die ganze Palette unserer Tätigkeiten bekannt zu machen. Und, in meinen Augen ganz wichtig: Ich berichte den zuständigen Personen in der bfu von dem, was ich in der Westschweiz vor Ort höre und sehe. Für mich ist es wichtig, die Bedürfnisse unseres Zielpublikums zu erfassen, wobei ich natürlich die Linie und Philosophie des Unternehmens vertrete.

Sie kennen die verschiedenen Sprachregionen der Schweiz durch Ihre tägliche Arbeit sehr gut. Welche Unterschiede stellen Sie fest?

Eine solche Frage zu beantworten, ohne Klischees zu bemühen, ist schwierig. Sicher ist die Sensibilität für Sicherheitsbotschaften unterschiedlich. Bei der Prävention von Nichtberufsunfällen – und ich hüte mich davor, ein Urteil über andere Bereiche abzugeben! – sind die Westschweizer, sagen wir mal ... zurückhaltender. Sie stellen eher etwas in Frage und beginnen zu diskutieren. Viele werden sich an die heftigen Reaktionen auf die Gurtentragpflicht in den 1980er-Jahren erinnern. Oder in jüngster Zeit an den Aufschrei bei der Einführung der neuen Kindersitzregelung. Insgesamt schliesse ich mich der Analyse des Westschweizer NZZ-Korrespondenten Christoph Büchi an: In Sachen Sicherheit wollen die Deutschschweizer einen starken Staat, während die Romands mehr dazu neigen, die persönliche Freiheit in den Vordergrund zu stellen.

Spüren Sie auch einen gewissen Wandel?
Nun ist ja seit einigen Jahrzehnten überall der Trend zu einer mehr und mehr auf die Gesundheit und das persönliche Wohlergehen ausgerichteten Gesellschaft zu beobachten. In diesem Umfeld haben die Sicherheitsanforderungen in Bezug auf Umwelt, Tätigkeiten oder Produkte deutlich zugenommen. Möglicherweise ist meine Arbeit für die bfu in der Westschweiz deshalb einfacher, als sie es 1970 gewesen wäre...

Was haben die regionalen Unterschiede für die Präventionsarbeit der bfu zur Folge?

Als nationale Organisation stehen wir vor der Herausforderung, uns an alle zu richten und gleichzeitig die regionalen Faktoren und Besonderheiten zu berücksichtigen. Deshalb braucht es eine Basis mit einem gemeinsamen Nenner, sei es eine bestimmte Idee, ein Plakat oder eine Botschaft. Denn ich bin über-

«Ein Westschweizer hat mehr mit einem Deutschschweizer gemeinsam als mit einem Franzosen.»

zeugt davon – auch wenn viele das Gegenteil denken –, dass ein Westschweizer mehr mit einem Deutschschweizer gemeinsam hat als mit einem Franzosen. Wir müssen aber auf die verschiedenen Regionen eingehen, d.h. Slogans adaptieren, Projekte erarbeiten, die Deutsch- und Westschweizer zusammenbringen oder Dienstleistungsbetriebe, z. B. Kommunikationsagenturen, von beidseits der Saane einbinden. Kurz gesagt: Wenn wir gegen aussen auftreten, geht es darum, ein Gleichgewicht zu finden, das den Unterschieden gerecht wird und das Gemeinsame fördert.

Interview: **Ursula Marti**

Verschiedene politische Rezepte

STANDPUNKTE Zwischen 1997 und 2007 sank die Zahl der im Strassenverkehr Schwerverletzten und Getöteten in der Deutschschweiz um 21 %, in der Romandie und im Tessin jedoch nur um 7 bzw. 10 %. Politikerinnen und Politiker aus den drei Landesteilen nehmen dazu Stellung.



Dass die Strassenverkehrs-Unfallstatistik in der lateinischen Schweiz schlechter aussieht als in der Deutschschweiz, überrascht mich nicht. Ich führe dies in erster Linie auf die kulturellen Unterschiede zwischen den Sprachregionen zurück. Im Tessin und im Welschland werden Verstösse gegen die Strassenverkehrsgesetze in der Öffentlichkeit noch häufig als Kavaliersdelikte betrachtet. Darum werden dort auch Politiker glänzend wieder gewählt, die mit zu viel Alkohol am Steuer erwischt wurden und sogar Unfälle in angetrunkenem Zustand bauten. Hier hilft eigentlich nur eine stärkere Sensibilisierung der Öffentlichkeit. Wichtig scheint mir, dass das Parlament das Massnahmenpaket «Via sicura» für mehr Sicherheit im Strassenverkehr endlich zu einem Abschluss bringt. Wir reden seit 10 Jahren darüber, jetzt ist es endlich an der Zeit, Nägel mit Köpfen zu machen. Via sicura muss nun rasch finanziert und umgesetzt werden. ●

**Franziska Teuscher (Grüne),
Nationalrätin Kanton Bern**

Eigenverantwortung und Rücksicht müssen im Strassenverkehr gestärkt werden. In den letzten Jahren war das Gegenteil der Fall: Schilderwald-Dickicht und Verbots-Bürokratie führten dazu, dass die Verkehrsteilnehmenden nicht mehr Eigenverantwortung übernehmen, sondern weniger. Für die Zukunft ist das eine gefährliche Entwicklung. Dass im Tessin die schweren Unfälle weniger zurückgehen als in der Deutschschweiz, ist bedauerlich. Eine Untersuchung zeigt, dass dabei oft Touristen eine Rolle spielen. Aber auch Alkohol am Steuer ist ein Problem. Ich appelliere deshalb an alle Autolenkerinnen und Autolenker, Verantwortung zu übernehmen! Vom Tessin kann man aber auch lernen: In unseren verwinkelten Altstädten teilen sich Fussgänger, Rad- und Rollerfahrer sowie der Auto- und Anlieferverkehr die engen Strassen. So müssen die Verkehrsteilnehmenden aufeinander Rücksicht nehmen – so sollte es immer und überall sein! ●

**Fulvio Pelli (FDP),
Nationalrat Kanton Tessin**

Diese statistischen Differenzen beruhen im Wesentlichen auf kulturellen Unterschieden. Als Westschweizerin mit Deutschschweizer Wurzeln kann ich bestätigen, dass schnelles Fahren diesseits der Saane mehr bagatellisiert wird und der Wein hier stärker fliesst. Es geht aber nicht darum, diese oder jene Teile der Bevölkerung zu stigmatisieren. Vielmehr sollte das Wissen um diese Unterschiede helfen, im Rahmen der zukünftigen Umsetzung von Via sicura prioritäre Bereiche zu definieren. Ich hoffe insbesondere, dass der Nationalrat sich den vom Ständerat beschlossenen härteren Sanktionen gegen Raser anschliesst. Die Unterschiede sollten auch Grundlage für Präventionsprogramme sein, die den regionalen Eigenheiten gerecht werden. In der Westschweiz müssten wir zum Beispiel die Botschaft «Wer trinkt, fährt nicht» besser verankern, ohne Schuldzuweisung, aber mit dem Aufzeigen von Lösungswegen. ●

**Maria Roth-Bernasconi (SP),
Nationalrätin Kanton Genf**

Die Westschweiz macht Ernst

UNFALLSCHWERPUNKTE Das gegenwärtig dem Parlament unterbreitete Programm Via sicura fordert unter anderem eine systematische Überprüfung der Unfallschwerpunkte auf dem Strassennetz. Der Kanton Freiburg geht mit gutem Beispiel voran. Sein Projekt könnte zu einem wichtigen Baustein für die Sicherheit in der Romandie werden. sicher leben hat näher hingeschaut.



Sie sorgen dafür, dass gefährliche Strassenabschnitte sicherer werden: **Claude Morzier** von der bfu (links) und **Philippe Burgy**, vom Tiefbauamt des Kantons Freiburg.

Sie verspricht am meisten Erfolg: die sogenannte Verhältnisprävention. Das heisst für den Strassenverkehr, dass durch die Verbesserung der verkehrstechnischen Infrastruktur die Sicherheit auf den Strassen entscheidend erhöht wird. Es ist erwiesen, dass die

Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen – in welcher Region auch immer – zu den effizientesten Massnahmen gehört. Das Vorgehen ist einfach: Eine Analyse zeigt, wo sich die Unfälle ereignen und wie sie ablaufen. Die bfu empfiehlt daraufhin Mass-

nahmen, um Anzahl und Schwere dieser Unfälle zu reduzieren. Bis heute haben die Westschweizer Kantone weniger von diesem Angebot profitiert als die Kantone in der Deutschschweiz, doch das ändert sich: Zum einen laufen bereits vier Projekte im Kanton Waadt,

zum ändern werden – wenn Via sicura in Kraft tritt – alle Kantone aufgefordert sein, Sanierungsprojekte einzuleiten.

Premiere im Kanton Freiburg

Das Tiefbauamt des Kantons Freiburg hat im Rahmen einer technischen Analyse zur Sanierung eines 4,5 km langen Strassenabschnitts der Kantonsstrasse zwischen Freiburg und Payerne, in Prez-vers-Noréaz, die Zusammenarbeit mit der bfu gesucht. Der Leiter des Sektors Kantonsstrassen, Philippe Burgy,

Eine verbesserte Infrastruktur erhöht die Sicherheit entscheidend.

erläutert die Gründe für das Vorgehen: «Der Abschnitt wird im Schnitt täglich von fast 10000 Fahrzeugen befahren. Er ist 6 bis 6,20 m breit und weitgehend ohne Bankette. In diesem Sinn entspricht er nicht mehr unseren Standards für eine Kantonsstrasse, die als Hauptachse dient und deren Aufgabe es ist, den Transitverkehr sicherzustellen. Sie müsste 7 m breit und mit zwei Banketten von 1,5 m versehen sein. Zudem stammt der Fahrbahnbelag von 1985; mittelfristig muss er ersetzt werden. Die wichtigsten Kreuzungen haben keine Einspurstrecken für Links- und Rechtsabbieger und auch für die Radfahrer gibt es keine Einrichtungen.»

Die Analyse zeigte, dass es in 5 Jahren zu 38 Unfällen mit einem Toten und 35 Verletzten gekommen war. Zwei Stellen müssen saniert werden: «In einem Fall entspricht die Kurvengeometrie nicht der erlaubten Geschwindigkeit, die Linienführung ist schlecht erkennbar und die Beleuchtung mangelhaft. Im andern Fall ist die Sichtweite beim Knoten ungenügend, er ist schlecht wahrnehmbar und die Signalisation ist mangelhaft»,

erläutert Claude Morzier, Berater Verkehrstechnik bei der bfu und Autor der Analyse, die als Grundlage für das Sanierungsprojekt dient. Philippe Burgy betont, dass ein unabhängiges Gutachten immer eine grosse Hilfe ist, wenn man ein solches Projekt in Angriff nimmt: «Die bfu schlägt verschiedene Arten von Lösungen, zum einen Massnahmen im Rahmen von umfassenden Strassensanierungsprojekten, zum andern kostengünstige Massnahmen, die man rasch umsetzen kann. Dieses Vorgehen ist besonders interessant, weil der Bauherr so die Möglichkeit hat, die Sanierung etappenweise vorzunehmen.» Und der Kanton Freiburg wird es nicht dabei belassen: In den nächsten Jahren sollen weitere Kantonsstrassen saniert werden, unter anderem, um sie den aktuellen Normen anzupassen und Radstreifen zu erstellen.

Schrittweises Vorgehen

Auf die Frage, ob die Westschweizer im Allgemeinen weniger Sorge zu ihrer Infrastruktur tragen als die Deutschschweizer, betont Claude Morzier den finanziellen Aspekt: «Mehr als die Zugehörigkeit zu einer Sprachregion ist es die finanzielle Lage eines Kantons, die die Entscheide beeinflusst. Die weniger vermögenden Kantone entscheiden

Mit Via sicura sind alle Kantone aufgefordert, Sanierungen einzuleiten.

sich eher für einfache und provisorische Massnahmen, die über eine Zeitspanne von zehn Jahren zu definitiven, gesetzeskonformen Lösungen führen können.» Umgekehrt entscheiden sich die reicheren Kantone oftmals direkt für die ausgefeilteren Lösungen. Aus diesen Gründen zieht Claude Morzier,

ganz im Sinn der bfu-Richtlinien, wo nötig ein pragmatisches Vorgehen und eine Politik der kleinen Schritte vor. Trotzdem setzt er sich ehrgeizige Ziele: Für die nächsten drei Jahre wünscht er sich, dass die Westschweizer Kantone die Sicherheitsüberprüfung bei all ihren Strassenbauprojekten systematisch durchführen, das Problem der Unfallschwerpunkte überall aufgreifen und das Modell 50/30 km/h in der Romandie breiter umsetzen.

Magali Dubois

Technische Unfallanalyse: Vorgehen

Die technische Unfallanalyse ist ein systematisches Untersuchungsverfahren, das auf den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS basiert. Der zu prüfende Abschnitt wird in Intervalle von festgelegter Länge eingeteilt. Wenn die Unfallkenngrößen in einem Intervall einen kritischen Grenzwert übersteigen, wird das Intervall als Unfallstelle bezeichnet (mittlere Sanierungspriorität). Wenn sie jedoch Maximalwerte (in den Normen ebenfalls definiert) überschreiten, spricht man von einem Unfallschwerpunkt (hohe Sanierungspriorität).

Charmante Notlösung

KINDERGARTEN-PROVISORIUM Für ein halbes Jahr erwacht die «alte Pfisterei» – eine ehemalige Bäckerei mit Wohnraum mitten im Luzerner Dorf Entlebuch – aus ihrem Dornröschenschlaf. Anstatt des regen Kommen und Gehens im einstigen Ladenlokal füllen rund 40 Kinder das über 100-jährige Haus mit neuem Leben.

Fast erwartet man noch den Duft von frischgebackenem Brot, wenn man die mit einem schönen Metallgitter verzierte Glastüre der «alten Pfisterei» öffnet. Innen erinnert allerdings nicht mehr viel an die ehemalige Bäckerei. Aus dem Verkaufslokal wurde ein heller und freundlicher Garderobenraum. Auch ein Rundgang durch die Wohnräume zeigt: Da wurde mit viel Liebe für ein Provisorium das Optimum herausgeholt.

Auf drei Stockwerke verteilt, findet der ganze Kindergarten von Entle-

buch in diesem «Abenteuerhaus» Unterschlupf. Lustige Zipfelmützen und Kinderzeichnungen zieren die Wände. Im ersten und zweiten Stock laden grosse Räume zum gemeinsamen Lernen, Spielen, Basteln und Kochen ein. Im obersten Stock erhielten die Kindergärtnerinnen Rahel Wicki und Isabelle Gut ein provisorisches Büro.

Phantasievoll haben die Verantwortlichen genutzt, was die alte Bäckerei bot. So wurde beispielsweise aus einem Wandschrank ein Kasperltheater. Die Terrasse wurde zum Freiluft-Znü-

platz umfunktioniert. Aus zwei kleinen Räumen entstand ein grosser Gruppenraum. Das umfangreiche Material des Kindergartens findet ebenfalls Platz. Auch hier waren die Kindergärtnerinnen erfinderisch: Die sperrigen Stelzen sind beispielsweise in einer Ecke mit einer Kette gesichert.

Die vielen Räume in der «alten Pfisterei» machen es notwendig, dass temporär eine Kindergärtnerin zusätzlich im Einsatz ist. So konnten vor allem im Sommer auch die Aussenräume rege genutzt werden. Die Terrasse wurde dafür extra gesichert und mit fest installierten Bänken ausgerüstet, Pflanzen im Garten zurückgestutzt. Wo früher der Müller sein Mehl anlieferte, hangeln sich nun die Kinder mit dem Seil die Bäume hoch oder spielen «Versteckis».

Sicherheit als oberste Priorität

Selbstverständlich hat die Sicherheit der Kinder bei dieser Umnutzung oberste Priorität. Mit vielen guten Ideen und kleinem Budget wurden die notwendigen Massnahmen innert dreier Monate einfach, aber zweckmässig umgesetzt. Die Glasscheiben bei den Türen wurden mit Holztafeln abgedeckt, das Balkongeländer mit Maschendraht entschärft und die Treppengeländer erhöht. Die Steckdosen erhielten Kinderschutzstecker, der Kochherd eine Schutzvorrichtung und das Elektrotabelleau wurde mit FI-Schaltern nachgerüstet. Die Schachtgitter rund ums Haus wurden fixiert. In



Der bfu-Sicherheitsdelegierte **Josef Bühler** hat für den provisorischen Kindergarten ein Sicherheitskonzept erstellt. Nicht fehlen dürfen dabei die Brandmelder.



Die Kindergärtnerinnen **Rahel Wicki** (links) und **Isabelle Gut** auf der Terrasse des 100-jährigen Hauses, die zum Znüni-Platz umfunktioniert wurde.

allen Räumen wurden zusätzliche Lampen für einwandfreie Sichtverhältnisse montiert und Türschwellen gut sichtbar markiert.

Selbstverständlich wurde auch der Brandschutz mit Brandmeldern, Brandschutzdecken und genügend Feuerlöschern verbessert und die Fluchtwege wurden klar signalisiert. Ein besonderes Anliegen war den Verantwortlichen, dass die Nebenstrasse beim Haupteingang verkehrsfrei wurde. Ein vorübergehendes Fahrverbot sorgt nun dafür, dass die Kindergärteler das Haus sicher betreten und verlassen können. Der verkehrsfreie Strassenabschnitt ist damit zum Pausen-Spielplatz geworden.

Wie alles begann

Als die Gemeinde Entlebuch 2009 vor der Herausforderung stand, ihren Schulkomplex in Etappen umzubauen, fand sich für alle Klassen ein Provisorium, nur für den Kindergarten war keine Lösung in Sicht. Bis jemand aus dem Gemeinderat die «alte Pfisterei» vorschlug.

Doch alte Gebäude haben punkto Sicherheit ihre Tücken. Rasch wurde deshalb ein Besprechungstermin mit dem bfu-Sicherheitsdelegierten der Gemeinde und zertifizierten Sicherheitsberater, Josef Bühler, vereinbart. Nach einer gründlichen Analyse der Innenräume sowie der Umgebung konnte

Mit guten Ideen und kleinem Budget wurde die Sicherheit erhöht.

Bühler dem Gemeindeammann Robert Vogel eine Risikoanalyse mit Umsetzungsempfehlungen vorlegen. Ohne zu zögern bewilligte der Gemeinderat die notwendigen Massnahmen, die daraufhin durch Mitarbeitende des Werkhofs zügig umgesetzt wurden. Die Kindergärtnerinnen und der Hauswart wurden stets in den Prozess einbezogen. Der bfu-Chef-Sicherheitsdelegierte Markus Zweifel findet für das Projekt nur lobende Worte: «Sowohl die Sicher-

heitsanalyse als auch die Umsetzung der Massnahmen sind mustergültig.»

Es war allen Beteiligten ein Anliegen, dass aus der Notlösung ein sicheres Provisorium gemäss den aktuellen Sicherheitsanforderungen entsteht. Einige anfängliche Bedenken der Eltern konnten am Besichtigungstag denn auch ausgeräumt werden. Dank des Provisoriums kamen die Kinder zudem in den Genuss ihrer ersten Rettungsübung. Im Unterricht wurde Ihnen erklärt, was bei einem Brand zu tun sei. Danach konnten sie das Gelernte bei zwei Notfallübungen unter dem Patronat der Feuerwehr gleich anwenden.

Dank dem vorbildlichen Engagement aller Beteiligten erleben die Kindergärteler ein tolles halbes Jahr in der «alten Pfisterei» – in einem gemütlichen und sicheren Umfeld. Doch das ist schon bald Vergangenheit – bei Erscheinen dieses Magazins werden sie bereits in den neuen Kindergarten eingezogen sein.

Reto Martinelli

Mit ÖV statt Auto in den Ausgang

AKTION GRATIS-TICKETS Nach Einführung der 0,5 Promillegrenze begannen die Zugerland Verkehrsbetriebe, im Auftrag des Tarifverbunds Zug, einmal im Jahr Gratis-Busbillette an Nachtschwärmer zu verteilen. Diese sollen damit zum Umsteigen vom Auto auf Bus und Bahn motiviert werden. Die Idee wird von immer mehr Transportbetrieben aufgenommen.



Die Gratis-Tickets kommen bei den Besucherinnen der Zuger Jazz-Night gut an.

bfu unterstützt Aktionen

Neben den Zugerland Verkehrsbetrieben führten dieses Jahr auch diverse andere Betriebe Aktionen mit Gratis-Tickets durch. Die bfu stellt auf Wunsch Tickethüllen, Info-Flyer, Plakate, Rezeptbüchlein, Alkoholrechner oder animierte Banner zur Verfügung.

Kontakt: Claudia Bucher, Kampagnenleiterin bfu, c.bucher@bfu.ch

sicher leben: Frau Kaufmann, wie gehen Sie beim Verteilen der Gratis-Tickets vor?

Gabriela Kaufmann: Wir verteilen seit 2006 einmal pro Jahr Gratis-Tickets, seit 2009 jeweils an der Jazz-Night. Das ist ein jährlicher Event in Zug mit vielen Konzerten im Freien. Unsere Kundenberater sprechen die Leute auf der Strasse oder in Restaurants an und bieten ihnen die Gratis-Tickets an. Wir stellen dafür ein Kontingent von 3000 Stück bereit. Die Tickets werden in einer speziellen Hülle abgegeben, die uns die bfu zur Verfügung stellt. Darin eingesteckt ist auch ein Flyer mit dem Fahrplanangebot für Nachtschwärmer.

Wie kommt das bei den Leuten an?

Total positiv. Die Leute finden es eine spannende Idee und sind begeistert. Das

hat auch damit zu tun, wie wir auftreten. Wir gehen gut gelaunt auf die Leute zu, suchen das Gespräch und machen ihnen ein Angebot. Einen belehrenden Ton oder eine Anspielung auf den Alkoholkonsum hören sie von uns nicht.

Wie schätzen Sie die Wirkung dieser Aktion ein?

Wir sind überzeugt, dass eine Sensibilisierung stattfindet. Viele Leute benutzen für den Arbeitsweg den öffentlichen Verkehr, aber in den Ausgang gehen sie oft mit dem Auto. Wir können mit dieser Aktion unser gutes Nachtangebot bekannt machen und zeigen, wie praktisch die Heimreise mit Bus oder Bahn ist, gerade im Hinblick auf Sicherheit und Alkohol.

Interview: **Ursula Marti**



Gabriela Kaufmann ist Mediensprecherin der Zugerland Verkehrsbetriebe AG.

Die Gemeinschaftsstrasse – ein Gemeinschaftsprojekt

INTERNATIONAL Die gemeinsame Nutzung einer Fläche durch verschiedene Verkehrsteilnehmende ist bei Verkehrsplanern sehr beliebt – im Hinblick auf die Sicherheit jedoch eine Herausforderung. Präventionsfachleute aus der Schweiz, Deutschland und Österreich haben deshalb Sicherheitskriterien veröffentlicht.

In vielen Städten und Gemeinden sind die Platzverhältnisse im öffentlichen Raum eng, doch die Mobilität und damit auch das Verkehrsaufkommen nehmen ständig zu. «Shared Space», ein neuer Trend aus Holland, erscheint deshalb als *die* Lösung des Problems: Zufussgehende, Velofahrende und der motorisierte Verkehr nutzen partnerschaftlich die gleiche Verkehrsfläche. Aus Sicht der Präventionsfachleute ist jedoch Vorsicht geboten, wie Patrick Eberling, Berater Verkehrstechnik bei der bfu, erläutert: «Shared Space wird von Behörden oft als Allerweltslösung für sämtliche Verkehrsfragen betrachtet. Die Analysen zeigen aber, dass sich die Unfallzahlen in diesen Zonen nicht immer positiv

entwickeln.» Wird Shared Space falsch eingesetzt, kann dies schwächere Verkehrsteilnehmende – Zufussgehende, Velofahrende, ältere Personen, Sehgeschwache und Kinder – gefährden.

Präventionsspezialisten aus der Schweiz, Deutschland und Österreich haben sich an einem ihrer regelmässigen Austauschtreffen dieser Frage angenommen. Patrick Eberling: «Es schien uns nötig, den Shared-Space-Gedanken etwas zu entmystifizieren. Es braucht eine Vorgehensweise für die Umgestaltung des Strassenraums, die den Gedanken der Unfallprävention besser einbindet.» Unter dem Begriff «Gemeinschaftsstrasse» haben die Spezialisten deshalb Kriterien und Bedingungen formuliert,

die für die Sicherheit solcher Verkehrsräume unerlässlich sind. Damit geben sie den Entscheidungsträgern in den Gemeinden ein Instrument in die Hand, das ihnen aufzeigt, wie sie die Verkehrssicherheit systematisch berücksichtigen und verbessern können.

Die von der bfu, dem Kuratorium für Verkehrssicherheit KFV (AT) und der Unfallforschung der Versicherer UDV (DE) herausgegebene Broschüre «Gemeinschaftsstrasse» enthält einen Theorieteil sowie Praxisbeispiele aus verschiedenen Städten in Wort und Bild. Erhältlich auf www.bfu.ch/bestellen, Artikel-Nr. 2.083.

Ursula Marti

Vorteile von Gemeinschaftsstrassen

Die Gemeinschaftsstrasse unterscheidet sich vom Shared-Space-Konzept in einigen wesentlichen Punkten. Bei Gemeinschaftsstrassen

- steht die Verkehrssicherheit neben der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt,
- sind Einsatzgrenzen und Ausschlusskriterien definiert,
- ist der ruhende Verkehr geregelt,
- ist eine Evaluation vorgegeben,
- handelt es sich nicht um einen geschützten Begriff.



Ein gelungenes Beispiel einer Gemeinschaftsstrasse im Zentrum von Köniz (BE).

Ein bfu-Sicherheitsdelegierter auf Sendung

ENGAGIERTE GEMEINDE Laurent Guérin, bfu-Sicherheitsdelegierter der Walliser Gemeinde Monthey, betreut bei Radio Chablais jeden Monat eine Rubrik zum Thema Unfallprävention. Diese sympathische Initiative wurde bei der Verleihung des Preises «Engagierte Gemeinde» mit einer Urkunde gewürdigt. Ein Blick hinter die Kulissen der Sendung.



Ein engagierter Sicherheitsdelegierter: **Laurent Guérin** am Mikrophon bei Radio Chablais.

Seit Januar 2010 ist auf Radio Chablais jeden Monat die Stimme des bfu-Sicherheitsdelegierten von Monthey zu hören. Laurent Guérin wird während einer halben Stunde zu einer Art Mediensprecher der bfu, der klar und für alle verständlich Sicherheitsbotschaften vermittelt. Eine herausfordernde Aufgabe, die viel Befriedigung mit sich bringt, wie er betont: «Für die Vorbereitung einer Sendung wende ich etwa

zehn Stunden auf. Wir sprechen jeweils verschiedene Bereiche an, in denen ich nicht unbedingt Fachmann bin. So muss ich immer wieder fleissig bfu-Broschüren studieren!» Und tatsächlich: Das Script, das an diesem Dienstag als roter Faden für die Sendung dient, hat er sehr sorgfältig vorbereitet. Laurent Guérin erweist sich in der Livesendung als kompetenter Fachmann.

Der Moderator Florian Jeanneret trägt mit seinen Fragen und Zwischenbemerkungen dazu bei, dass die Sendung spannend bleibt und die Informationen präzise überkommen. Von den Schülerpatrouilleuren über den Turboschlaf bis hin zu den Betagten, die nicht nur im Strassenverkehr, sondern auch zu Hause besonders gefährdet sind – an spannenden Themen mangelt es nicht. Laurent Guérin meistert

Basel und Bern erhalten Titel «Engagierte Gemeinde 2011»

Alle zwei Jahre zeichnet die bfu eine Gemeinde oder Stadt aus, die sich um die Sicherheit besonders verdient macht. Die Auszeichnung steht unter dem Patronat des Schweizerischen Gemeindeverbands und des Schweizerischen Städteverbands.

2011 darf die bfu erstmals zwei Preisträgerinnen bekanntgeben: Die Städte Bern und Basel teilen sich den mit 15 000 Franken dotierten Preis. Nicht nur, dass die beiden Städte die 5-köpfige Jury gleichermaßen mit ihren Konzepten überzeugt haben, sie haben auch ähnliche Konzepte für die Verkehrssicherheit eingereicht. Bern hat mit einem Bündel von Infrastrukturmassnahmen, Kampagnen und

flankierenden Massnahmen zwischen 1983 und 2008 die Zahl der Strassenverkehrsunfälle von über 2000 auf unter 1000 gesenkt. Basel hat ebenfalls über einen längeren Zeitraum erfolgreiche Unfallprävention im Strassenverkehr betrieben: Von 2001 bis 2010 entschärfte sie 40 der 47 Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet.

An der Preisverleihung vom 15. November 2011 durfte bfu-Direktorin Brigitte Buhmann auch zwei Urkunden überreichen. Neben der Gemeinde Monthey (siehe nebenstehenden Artikel) erhielt Stans (NW) eine Würdigung. Das Konzept «underwäx in Stans» hat zum Ziel, dass Kinder und Erwachsene im gemeinsamen Lebens-, Spiel- und Bewegungsraum entspannt und sicher unterwegs sind. **tg**

sie souverän, verbindet allgemeine Informationen geschickt mit kleinen Anekdoten aus dem Alltag und verleiht dem Ganzen einen persönlichen Anstrich. Seine Erfahrung als Polizist, die immer wieder zum Ausdruck kommt, macht ihn glaubwürdig und hinterlässt einen bleibenden Eindruck. Etwa, wenn er von einer allein lebenden älte-

«Durch diese Sendung wird die Arbeit von uns bfu-Sicherheitsdelegierten sichtbar.»

ren Person erzählt, der er mehrmals zu Hilfe eilen musste, wenn sie ihrer Wohnung gestürzt war. Und den Zuhörenden gefällt: Nebst dem Glückwunsch-SMS der Mutter an ihren Sohn nach der Sendung ruft eine Hörerin direkt in die Zentrale an, um ihrer Begeisterung Ausdruck zu verleihen.

Die Sendungen haben Laurent Guérin nicht nur lokal bekannt gemacht und ihm Einblick in einen anderen Beruf verschafft, sie wirken sich auch auf seine Arbeit als bfu-Sicherheitsdelegierter aus: «Durch diese Sendungen kann ich die Arbeit von uns

Delegierten sichtbarer machen und ihr mehr Glaubwürdigkeit verleihen. Die Hörerinnen und Hörer kennen nun unseren Auftrag und die entsprechenden Aktivitäten. Mehr als einmal stellte ich fest, dass meine Radiobeiträge halfen, die Position der bfu bei Diskussionen in Fachkommissionen zu untermauern. Eine am Radio verbreitete Meinung oder Empfehlung trägt dazu bei, die Botschaft in den Köpfen der Leute zu verankern.»

Beim Radio tönt es gleich: «Wir haben uns offensichtlich nicht geirrt, als wir uns entschieden, die Unfallprävention zum tragenden Thema einer Sendung zu machen», kommentiert Florian Jeanneret. Und fügt an: «Trotz dem heute am Radio eher seltenen Format einer halbstündigen Sprechsendung ist die Einschaltquote seit der Lancierung laufend gestiegen und hat unsere Erwartungen übertroffen!» Dieser Erfolg überzeugte auch die Jury des Wettbewerbs «Engagierte Gemeinde 2011»: Die Gemeinde Monthey und ihr dynamischer Sicherheitsdelegierter wurden für diese originelle und einmalige Initiative mit einer Urkunde ausgezeichnet.

Magali Dubois

EINFACH GENIAL



Kartenset für den Schneesport-Unterricht

Zusammen mit Schneesport-Lehrpersonen hat die bfu eine praktische Hilfe für den Unterricht erarbeitet: das Snow-Safety-Kartenset. Auf 19 Karten finden Lehrpersonen Checklisten, Fragen und Antworten sowie Übungen zu sicherheitsrelevanten Themen auf der Piste. Wie übt man FIS-Regeln mit Schülerinnen und Schülern ein? Was bedeuten die Signale auf den Pisten? Wie verhält man sich bei einem Unfall? Diese und weitere Themen können Schneesport-Unterrichtende mit dem Kartenset in den Unterricht einbauen.

Das Snow-Safety-Kartenset ist erhältlich auf www.bfu.ch/bestellen, Artikelnummer 4.059 (1 Exemplar pro Lehrperson, solange Vorrat). **tg**

Junge Modeschöpferinnen präsentieren Lichtreflex-Kreationen

Lichtreflektierende Schutzmaterialien müssen nicht zwangsläufig langweilig daherkommen. Das sagten sich 40 angehende Bekleidungsgestalterinnen der Berufsschule BFF Bern und entwarfen neue lichtreflektierende Accessoires im modischen Ritterlook. Die Klasse hatte sich vorher eingehend mit der Geschichte von Kostümen und Rüstungen befasst. Lehrerin Lucyenne Hälg führte die Frauen in ein Zeughaus, wo sie alte Modelle ausprobieren konnten und dabei viele Ideen für ihre Kreationen erhielten. «Es war schon früher so, dass Rüstungen nicht nur zum Schutz da waren. Sie waren immer auch «modisches Gehabe»,

um auf sich aufmerksam zu machen», weiss Lucyenne Hälg. Der Funke sprang über. Die Klasse entwarf und schneiderte tolle Accessoires. Diese sind nicht nur modisch, sondern bieten auch einen sehr guten Schutz nachts im Strassenverkehr, da sie rundum getragen werden und somit von allen Seiten Licht reflektieren können. Das grosse Engagement der Klasse wurde mit einem anschliessendem Fotoshooting mit Eiskunstlauf-Weltmeister Stéphane Lambiel belohnt. Das Foto wurde anlässlich des «Tag des Lichts» vom 10. November 2011 in der ganzen Schweiz verbreitet. Informationen: www.tagdeslichts.ch. **um**



Die angehenden Bekleidungsgestalterinnen zeigen mit **Stéphane Lambiel** ihre Kreationen. Diese sind nicht käuflich, sollen aber dazu animieren, Reflexmaterial als modisches Element zu nutzen.