

VORTRAG

Bedeutung und Einsatzbereiche der Osteopathie in der Medizin

VADUZ – Obwohl der Begriff Osteopathie schon in den Zwanzigerjahren in medizinischen Kreisen der europäischen Hauptstädte ein Begriff war, dem zahlreiche Forschungsprojekte gewidmet waren, wird er in unserer Gegend (Schweiz, Österreich, Liechtenstein) erst seit den Achtzigerjahren auf breiterer Ebene diskutiert und in der medizinischen Praxis angewendet. Für den Osteopathen – so heissen die auf diesem Gebiet speziell ausgebildeten Personen im Bereich der Heilkunde – ist das Bindegewebe (Faszie) das Bindeglied in der Therapie. Es vernetzt und überträgt Spannungen von einem Organsystem auf das andere und kann funktionelle Störungen bei Menschen jeden Alters hervorrufen. So z. B. bei Migräne, Ess-, Lern- und Schlafstörungen oder bei chronischen Schmerzzuständen.



Osteopathie kann auch nach schwierigen Geburten bei Kleinkindern die richtige Heilmethode sein.

Mehr über diese ergänzende Heilungsmethode, die immer häufiger eingesetzt wird, erfahren interessierte Frauen und Männer im Rahmen eines Vortrages von Dr. med. Beat Villiger, Direktor des medizinischen Zentrums Bad Ragaz, und des diplomierten Osteopathen Remo Baumberger am Dienstag, 2. November, um 19.30 Uhr im Eingangsfoyer des Vaduzer Saals. Der Arztvortrag wird von Physioplus (Martin Büchel) organisiert. Der Eintritt ist frei. (PD)

Den Physikunterricht verpasst?

David Frick, Garagist und ehemaliger Gemeinderat, äusserte sich in einem Interview in der Liewo Sonntagszeitung zur vorgesehenen Einführung von Tempo 30 in Balzers. Als für das Projekt verantwortlicher Verkehrsplaner nehme ich zu Herrn Fricks Ausführungen gerne Stellung. Dass in Tempo-30-Zonen weniger Verkehrslärm und weniger Abgase produziert werden, haben schon zahlreiche vorher/nachher Untersuchungen festgestellt. Unter anderem auch eine Studie des gegenüber Tempo 30 mehr als kritisch eingestellten TCS Schweiz im Auftrag des Eidgenössischen Bundesamts für Umweltschutz. Aber Lärm und Abgase sind im Zusammenhang mit Tempo 30 lediglich «Nebenkriegsschauplätze». Es geht um Wichtiges. Es geht um das Wohlbefinden von uns allen und um die Sicherheit unserer Kinder.

Wenn Herr Frick feststellt, dass die Konsequenzen bei einem Unfall mit 40 km/h in einer Tempo-30-Zone «um ein Vielfaches schlimmer» sind als bei 45 km/h im 50er-Regime, dann denkt er entweder nur an den Geldbeutel des beteiligten Autofahrers oder er hat den Physikunterricht tatsächlich verpasst. Tatsache ist: von sämtlichen Fussgängern, die mit ca. 30 km/h angefahren werden, passiert den allermeisten nichts oder sie erleiden höchstens leichte Verletzungen. Beträgt die Kollisionsgeschwin-

digkeit ca. 40 km/h sind es in den meisten Fällen schwere und schwerste Verletzungen und bei ca. 50 km/h überlebt der Fussgänger häufig nicht. Tatsache ist auch: in Tempo-30-Zonen gehen sowohl die Anzahl Unfälle als auch die Schwere der noch stattfindenden Unfälle dramatisch zurück. In der Stadt Zürich ging die Anzahl verletzter Kinder nach Einführung von Tempo 30 schlagartig um fast 60 Prozent zurück, und in den acht in Graubünden in den letzten Jahren eingerichteten Tempo-30-Zonen reduzierte sich die Anzahl der Unfälle um sensationelle 80 Prozent. Die Entscheidungsfindung ist eigentlich ganz einfach. Wem die Sicherheit der Kinder im Dorf wichtiger ist als ein paar Sekunden Zeitgewinn, der ist für Tempo 30. Wem ein paar Sekunden alles bedeuten, der ist dagegen. So einfach ist das.

Peter Hartmann, Trimmis

Ein Tram für Liechtenstein?

Vor 150 Jahren eine gute Idee, mit der Einführung des Pferde-Trams reichte ein PS um eine Gruppe von Personen zu transportieren. Und die Energie für den Tram-Antrieb kam vom lokalen Bauern. Dies machte ökologisch und ökonomisch Sinn.

Nur über die Jahre wollten wir immer schneller, bequemer, rasanter, jedoch auch individueller fortbewegt werden. Und seit 50 Jahren,

wird erstmals in der Geschichte der Menschheit nicht mehr das tägliche Energie-Einkommen genutzt, sondern es wird unser Energie- und Sauerstoff-Kapital verschwendet. Damit wird es für eine beschränkte Zeit möglich auch 200 oder mehr Pferde vor sein Hobby-Mobil zu spannen.

Gemäss dem Positionspapier der Lgu (www.lgu.li) verbraucht der heutige-Luxus-Autofahrer 860 Wh Primär-Energie pro Person und km (~12 Rp. Benzin). Jedoch fast gleich viel Primär-Energie verschwendet das Tram- oder der Regionalzug-Fahrer bei mittlerer Auslastung in städtischen Verhältnissen. Ist es heute noch sinnvoll, neu eine Tram- oder Hoch-Bahn zu bauen? Die erstens die Leute nach wie vor nicht zu Hause abholt. Die zweitens so energie-ineffizient ist, wie die heutigen Autos, also rund 5- bis 10-mal mehr Energie pro Person und km verschwendet, als dies notwendig wäre! Die drittens einmal gebaut, nur mit der Unterstützung der öffentlichen Hand – dem Steuerzahler – konkurrenzfähig ist und dies mindestens für die nächsten 40 Jahre.

Das heute bekannte öffentliche Verkehrs-System ist bezüglich der Energie-Effizienz keine nachhaltige Alternative. Seit Jahren lanciert die Auto-Industrie Energie effiziente Fahrzeuge. Ein 200 Wh/Pers-km Auto kann heute auf dem Markt gekauft werden. Dies bedeutet doppelte Primär-Energie-Effizienz wie das heutige Bus-System oder 4-fache Effizienz wie ein Tram.

1985 an der Tour de Sol zeigten einige Leichtbau-Pioniere (auch in Liechtenstein), dass mit einer Antriebs Leistung von einem PS brauchbare Fahrleistungen erreicht werden, dies, wenn auf das Gewicht des Pferdes und der schweren Luxus-Kutsche verzichtet wird und nur die individuelle Mobilität im Vordergrund steht. Diese im Alltag genutzten Fahrzeuge haben eine Energie-Effizienz von <80 Wh pro Person und km.

Wir haben die Verantwortung für unsere Nachkommen, es liegt an uns, unser Kapital an Energie und Sauerstoff sinnvoll anzuwenden. Im Gegensatz zu den Luxus-Fahrzeugen mit Beschleunigungen von 0 auf 200 in 15 Sekunden, machen kleine, leichte, vollautomatische Fahrzeuge heute Sinn ... auch als Alternative zum Verkehrs-Kollaps im Liechtenstein.

Hans Neyer, Poskahlada 2, Triesen

Anmerkung der Redaktion

Unter der Rubrik Lesermeinungen veröffentlichen wir Meinungen unserer Leserinnen und Leser. Wir bitten Sie die maximale Länge von 2500 Zeichen (inkl. Leerzeichen) nicht zu überschreiten. Je früher wir die Leserbriefe erhalten, um so eher erscheinen diese bereits am Folgetag. Briefe die uns nach 18 Uhr erreichen, können wir nicht mehr am Folgetag veröffentlichen. Besten Dank. Die Redaktion

ANZEIGE

So sieht ein exklusives Opel Angebot aus.

Opel. Frisches Denken für bessere Autos.

Opel Vectra Design Edition. Für Fr. 3'900.- Mehrausstattung bezahlen Sie nur Fr. 1'600.-

Der Opel Vectra Design Edition kann sich sehen lassen. Er profitiert von einer attraktiven Mehrausstattung, die ihn als Stufenheck, Fliessheck oder Caravan nicht nur optisch aufwertet. Das exklusive Design Edition Paket umfasst nebst Sportstossflängern vorne, Nebelleuchten und speziellen 16" Leichtmetallfelgen unter anderem auch Klimaautomatik und Geschwindigkeitsregler. Schön, nicht wahr? Vectra Design Edition ab Fr. 38'400.- (2.2 DIRECT 114 kW/155 PS 4-türig).

all-in
Opel Leasing
Opel Mobilitätsgarantie
www.opel.ch