

Kinder auf dem Schleudersitz?

Von Alexandra Karle

Crash-Tests belegen: Die Sicherheitsregelungen für kleine Kinder im Flugzeug sind unzureichend. Trotzdem scheinen sowohl Eltern als auch Politiker und Airline-Betreiber die Warnung zu ignorieren. Dabei wäre eine Lösung so einfach.



Kinder reisen auf dem Schooss eines Erwachsenen gefährlich.

Eigentlich ist es ja eine schöne Einrichtung: die sogenannte «Infant»-Kategorie der Airlines. Sie besagt, dass kleine Kinder unter zwei Jahren im Flugzeug keinen eigenen Sitzplatz brauchen, sondern kostenlos auf dem Schooss der Eltern mitreisen dürfen. Für reisefreudige Mamas und Papas ist das eine grosse finanzielle Entlastung, die auch reichlich genutzt wird.

Gesichert werden die Babys im Flugzeug normalerweise mit dem sogenannten Loop Belt. Das ist ein kleiner Schlaufgurt, der in den Sicherheitsgurt der Erwachsenen eingehängt wird. Wann immer die Anschnallzeichen aufleuchten, müssen Kleinkinder auf dem Schooss mit diesem Gurt angeschnallt werden. Das schreibt seit Mitte 2008 eine EU-Richtlinie vor, nach der sich auch die Schweizer Airlines richten. Natürlich können Eltern für ihre Kleinsten einen eigenen Sitzplatz buchen, sagt der Pressesprecher der Swiss,

Jean-Claude Donzel. Dann kann das Kind in einer – für Flugzeuge zugelassenen – Babyschale oder in einem Autokindersitz reisen. Beides kann mit dem vorhandenen Zweipunkte-Gurt auf dem Flugzeugsitz fixiert werden. Aber die wenigsten Eltern nutzen diese Möglichkeit. Warum eigentlich? Aspekte der Sicherheit, die im Auto selbstverständlich erscheinen, lösen sich im Flugzeug anscheinend in Luft auf.

Loop Belts sind gefährlich für Kinder

Natürlich ist Fliegen statistisch gesehen sehr sicher. Aber was passiert bei einer Notlandung, einer Vollbremsung am Boden, beim Durchstarten, bei Luftlöchern oder heftigen Turbulenzen? Schnell kann es für Kinder gefährlich werden. Das Schweizer Fernsehen hat gemeinsam mit dem deutschen Fernsehsender WDR und dem Technischen Überwachungsamt Rheinland (TÜV) einen

Crashtest mit Dummies durchgeführt. Die erschreckenden Aufnahmen sind auf der Homepage des TÜV (www.tuv.com) unter dem Stichwort «Kindersicherheit» zu sehen. Angenommene Situation: Eine Maschine schiesst mit 250 Kilometern pro Stunde über die Landebahn hinaus und kracht in ein Hindernis. In Zeitlupe sieht man, wie der Erwachsene mit dem Kleinkind auf dem Schooss nach vorne zusammenklappt und sein Kind quasi als Airbag dient. Gleichzeitig bohrt sich der Loop Belt in die Weichteile des Kindes. Fazit des Prüfers: Im Ernstfall ist der Loop Belt tödlich. Er dient in erster Linie dazu, die anderen Passagiere vor «herumfliegenden Babys» zu schützen. Der TÜV rät deshalb, Kinder unter zwei Jahren nur in einer geeigneten Babyschale reisen zu lassen und auch grössere Kinder zusätzlich zu sichern.

In Deutschland haben diese Bilder vor drei Jahren für grosse Aufregung gesorgt. Zumal der Loop Belt dort bis zum Erlass der EU-Richtlinie aus genau diesem Grund verboten war. In Kanada und in den USA ist er es übrigens heute noch. Trotzdem hat sich nichts geändert. Unsere Recherche bei verschiedenen Airlines hat allerdings ergeben: Bislang wurde auch noch kein Kind während eines Fluges aufgrund eines Loop Belts verletzt. Doch ist das ein ausreichendes Argument?

Wollen Eltern auf Nummer sicher gehen, wird es ihnen auch nicht leicht gemacht. Die meisten Airlines wie auch die Swiss erlauben alle vom TÜV geprüften und zugelassenen Auto-Kindersitze in ihren Flugzeugen: sowohl Babyschalen als auch Sitze der Klasse II (9–18 kg) und III (15–25 kg) für ältere Kinder. Eine Liste dieser Sitze – insgesamt immerhin 14 Modelle – erhält man in der Regel bei den Fluggesellschaften oder auf der Homepage des TÜV. Doch auf Nachfrage in verschiedenen Babygeschäften erfahren wir, dass nur ein einziger Sitz, nämlich die Babyschale Maxi Cosi Pebble, überhaupt lieferbar ist. Alle anderen Modelle sind nicht mehr im Angebot. Carole Bella, eine Verkäuferin im Babyhaus Wehrli in Zürich, erklärt das so: «Es

gibt ja keine gesetzliche Regelung, die vorschreibt, dass Kinder im Flugzeug mit einem Kindersitz angeschnallt werden müssen. Das Hauptproblem ist: Diese Sitze werden für das Auto gemacht. Bei den Autos gibt es aber keine Zweipunktgurte mehr, die werden nicht mehr hergestellt. Deshalb produzieren die Hersteller auch keine solchen Modelle mehr, die Nachfrage ist einfach zu gering ist. Ausserdem bedeutet die Prüfung und Zertifizierung für das Flugzeug zusätzliche Kosten für die Produzenten.» Einzige Chance für Eltern: den einen oder anderen Sitz gebraucht über eine Internet-Börse kaufen.

Ohne Forderungen keine Änderung

Die klassischen Autokindersitze sind aber nicht die einzigen gut getesteten Rückhaltesysteme, die auch im Flugzeug zu gebrauchen sind. Ein pfiffiger Hersteller hat den sogenannten Luftkid Duo, einen aufblasbaren und damit leichten und platzsparenden Sitz, entwickelt. Auch der ist für Flugzeuge zugelassen, aber seit Jahren nicht lieferbar. Die Nachfrage der Kunden sei zu gering, erklärt der deutsche Wirtschaftsingenieur Gero Paul Gericke. Er betreibt im Netz die Seite www.Kinder-fliegen-sicher.de und vertreibt verschiedene Rückhaltesysteme für Flugreisen.

Bleibt die Frage: Muss erst etwas passieren, damit sich in den Köpfen von Eltern, Politikern oder den Verantwortlichen der Airlines etwas ändert? Swiss-Sprecher Donzel antwortet darauf, dass das Problem intern diskutiert werde. Aber solange weder die Eltern noch der Gesetzgeber von den Airlines weitergehende Sicherheitsvorkehrungen einfordern würden, ändere sich auch nichts. Und, so fügt er hinzu: «Die Nachfrage ist wahrscheinlich zu klein. Ausserdem haben wir bislang gute Erfahrungen gemacht. Noch einmal: Wir hatten bis jetzt keinen Vorfall.»

Welchen Stellenwert hat also die Sicherheit von Kindern? Bei Fahrten im Auto ist diese Frage längst geklärt: Kinder bis 12 Jahre müssen in der EU sowie in der Schweiz ausreichend gesichert sein. Auch im Flugzeug wäre eine Lösung so einfach: Die «Infant»-Kategorie gehört abgeschafft. Für jedes Kind unter zwei Jahren müsste ein Sitzplatz gebucht und bezahlt werden. Entweder die Airlines oder die Eltern sorgen für einen geeigneten Kindersitz oder ein anderes sicheres Rückhaltesystem. Damit wäre allen gedient: Die Fluggesellschaften könnten ihre Zusatzkosten durch das zusätzlich verkaufte Ticket ausgleichen und Eltern hätten die Gewissheit, dass ihre Kinder so sicher wie möglich reisen. ◆

Kolumne

Vom Potential des Social shopping



Cornel Küng

General Manager Amadeus Marketing (Schweiz) AG

Vielleicht erinnern Sie sich auch an die Ausführungen des Kultreferenten Matthias Horx, Trendforscher mit grossem Renommé, anlässlich des TTW 2006? Die grossen Megatrends mit nachhaltiger Wirkung seien zu beachten, nicht die Mikrotrends, sagte Horx damals. «Asien» und «weiblich» waren zwei der von Horx genannten und für den Tourismus relevanten Megatrends. Persönlich zweifle ich auch heute, nach fünf Jahren, nicht an diesen Prognosen.

Zur Diskussion stellen möchte ich jedoch drei neue Phänomene mit möglicher Breitenwirkung. Zwei davon sind schon seit einiger Zeit die Front Runners in den Medien und an den grossen Fachmessen, auch in der Reiseindustrie. Dies sind mobile und social media. Noch weniger präsent in der Breite, aber mit beträchtlichem Potential ist social shopping. Gemäss Jeffrey Grau, Chefanalyst des Marktforschers eMarketer, sind die drei wichtigsten e-commerce-Treiber nämlich mobile, social commerce und day deals. Day deals ist nichts anderes als ein Teilbereich von social shopping. Besser be-

kannt bei uns ist «Groupon», welches für Furore und Nachahmer sorgt. Auch Google sprang nach einem geplatzten Übernahmeangebot für Groupon in Milliardenhöhe mit Google Offers selbst auf diesen Zug auf. Im Endeffekt wird über die Einkaufsmacht durch Bündelung ein Rabatt erzielt, und wer eignet sich besser als die social media oder eben Google selbst, um Reichweite an Käufern zu erhalten? Unbestritten ist, dass «mobile» die gesamte Wertschöpfungskette im Reisesektor beeinflussen wird. Die social media sind, zumindest hinsichtlich social commerce, hierzulande noch in den Startlöchern. Ob und wie sich social shopping niederschlagen wird, ist wohl das grösste Fragezeichen. Die Verlockung, grosse Rabatte einzuräumen, ist für Leistungsträger sicher dann gross, wenn hunderte kaufbereite Konsumenten bereit sind, Überkapazitäten zu füllen und Deckungsbeiträge zu leisten.

Ob diese Trends im Sinne von Horx von nachhaltiger Wirkung sein werden oder eher eine kurze Halbwertszeit haben, darüber lassen sich grosse Diskurse führen. Dass diese drei ineinandergreifen, macht die Sache komplex und auch chancenreich. Die grösste Herausforderung jedoch dürfte sein, sich in dieser Entwicklung nachhaltig mit einer Nasenlänge Vorsprung zu positionieren. It's competition winner's time!

Der Maxi Cosi Pebble ist zurzeit die einzige lieferbare Babyschale, die für Flugzeuge zugelassen ist.

