

4615/J XXIII. GP

Eingelangt am 12.06.2008

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Kindergurten im Flugzeug

Um die Sicherheit von Babys und Kleinkindern in Flugzeugen ist in Deutschland und in der Europäischen Union eine heiße Debatte entbrannt.

Bei Crash-Tests mit Dummys wurden Flugzeugsitze auf eine Geschwindigkeit gebracht, die dem 16-Fachen der Erdbeschleunigung entspricht - wie bei einer Notlandung. Sitze dabei beispielsweise ein elf Kilogramm schweres Kind unangeschnallt auf dem Schoß, werde es zu einem fast 180 Kilogramm schweren "Geschoss", das durch die Kabine fliegt. Die Eltern könnten das Kind dann auf keinen Fall festhalten, berichtete der TÜV.

Ab Juli will die EU den "Loop Belt" zur Sicherung von Kindern im Flugzeug zulassen.

In deutschen Flugzeugen ist dieser Babygurt jedoch schon seit zehn Jahren verboten. Mit gutem Grund, ermittelte der TÜV Rheinland im Auftrag des Westdeutschen Rundfunks (WDR): Im Notfall kann der Gurt zu schweren Verletzungen bei Kind und Eltern führen.

Vor einigen Wochen machte ein deutscher Journalist auf die Bestimmungen zum Transport von Kleinkindern und Babys im Flugzeug aufmerksam, die derzeit gerade überarbeitet werden, weil im Juli die neuen technischen – europaweit harmonisierten – Bestimmungen (EU-OPS) in Kraft treten. Darin wird als Kindersicherung der so genannte Schlaufengurt (loop-belt) vorgesehen. Nun haben aber Crash-Tests gezeigt, dass diese Art der „Sicherung“ für die Kinder lebensgefährlich werden kann, zum Beispiel bei einem Startabbruch, wenn das Flugzeug sehr stark bremsen muss. Den Kindern wird durch die Bremskräfte – die ja auch aus den Auto-Crash-Tests bekannt sind – die Gurtschnalle in die Weichteile gedrückt, was schwerste Verletzungen verursachen kann.

Bei einem solchen "Loop Belt" handelt es sich um einen Gurt, der am Sicherheitsgurt des Erwachsenen befestigt wird. Dadurch werde er jedoch zur möglicherweise tödlichen Falle. "Das Kind wird im Notfall zum natürlichen Airbag für den Erwachsenen", sagte TÜV Rheinland-Experte Martin Sperber. "Bei einem Unfall werden die Insassen an Bord mit voller Wucht nach vorne geschleudert - der typische Klappmessereffekt." Dabei schneide der Schlaufengurt in die Weichteile des Kindes, und gleichzeitig werde es von dem Erwachsenen gewissermaßen zerquetscht. Die Folge seien schwerste innere Verletzungen.

Der TÜV Rheinland hatte nach eigenen Angaben bereits in den neunziger Jahren festgestellt, dass ein "Loop Belt" kein geeignetes Sicherungssystem ist. Daraufhin habe das Bundesverkehrsministerium den "Babygurt" 1998 in deutschen Maschinen verboten. Ähnliche Untersuchungen der amerikanischen Luftfahrtbehörde führten dazu, dass dieses System auch in den USA und Kanada nicht erlaubt ist. Nach Plänen der EU solle der "Loop Belt" nun jedoch von Juli an in Europa zugelassen werden.

Kleinkinder sind durch die Erwachsenen-Gurte, wenn sie auf einem eigenen Sitz sind, auch nur sehr mangelhaft gesichert – auch hier drohen schwere Verletzungen. Die Mitglieder des Verkehrsausschuss im Europäischen Parlament haben daher auf Initiative der grünen EU-Parlamentarierin Dr. Eva Lichtenberger einen gemeinsamen Vorstoß beschlossen, diese Vorschrift zu ändern. Babys und Kleinkinder müssen für den - seltenen, aber dafür umso dramatischeren - Fall einer Schnellbremsung effizient gesichert werden, wie das auch im Autoverkehr der Fall ist. Dies muss europaweit geregelt werden, weil sonst die Gefahr besteht, dass sich Fluglinien mit Verweis auf den Konkurrenzdruck am Flug-Markt weiterhin auf die im Fall des Falles lebensgefährlichen Schlaufengurte beschränken.

Das deutsche Verkehrsministerium reagierte bereits und wurde auf der europäischen Ebene tätig.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Ist Ihnen die Problematik der Kindersicherungen in Flugzeugen bekannt?
2. Welche Schritte haben Sie bisher in dieser Angelegenheit unternommen?
3. In welcher Weise werden Sie den Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments in seinen Bemühungen zur Verbesserung der Kindersicherheit in Flugzeugen unterstützen?
4. Welche Initiativen gedenken Sie im Rahmen des Verkehrsministerrats in dieser Hinsicht zu setzen?