Meer. Die Säuberungsaktion kostete zwei Millionen Dollar, das Wrack rostet noch immer vor sich hin.

Eine Gruppe von 100 Landgängern, sagt Peter Waehnert, könne man „noch kontrollieren". Doch die größten Luxusliner transportieren bis zu 600 Gäste, darunter geltungsbedürftige Edel-Weltenbummler, welche „von Kap Hoorn eine Grußkarte nach Hause schicken wollen". Die hinterlassen ihre Trampelpfade und rupfen bedenkenlos Pflanzen als Souvenirs.

Allein von Fußabdrücken erholen sich die kargen Moose und Flechten der Region erst nach Jahrzehnten. Eisfreie Flächen, nur etwa zwei Prozent der antarktischen Landmasse, dienen vielen Tieren als Brut- und Nistplätze. Gerade dort aber wandern die Touristen besonders gern.

Trotz aller Aufklärungsarbeit an Bord, trotz des Einsammelns von Zigarettenkippen und Getränkedosen während der Ausflüge hat der republikanische Abgeordnete Dennis Eckart aus Ohio immer wieder „Müllspuren" identifiziert. Amerikaner, die mehr als die Hälfte aller Antarktis-Touristen stellen, starten gelegentlich vom Schiff aus per Helikopter zur Fotosafari und versetzen Robbenherden und Pinguinkolonien in Panik.

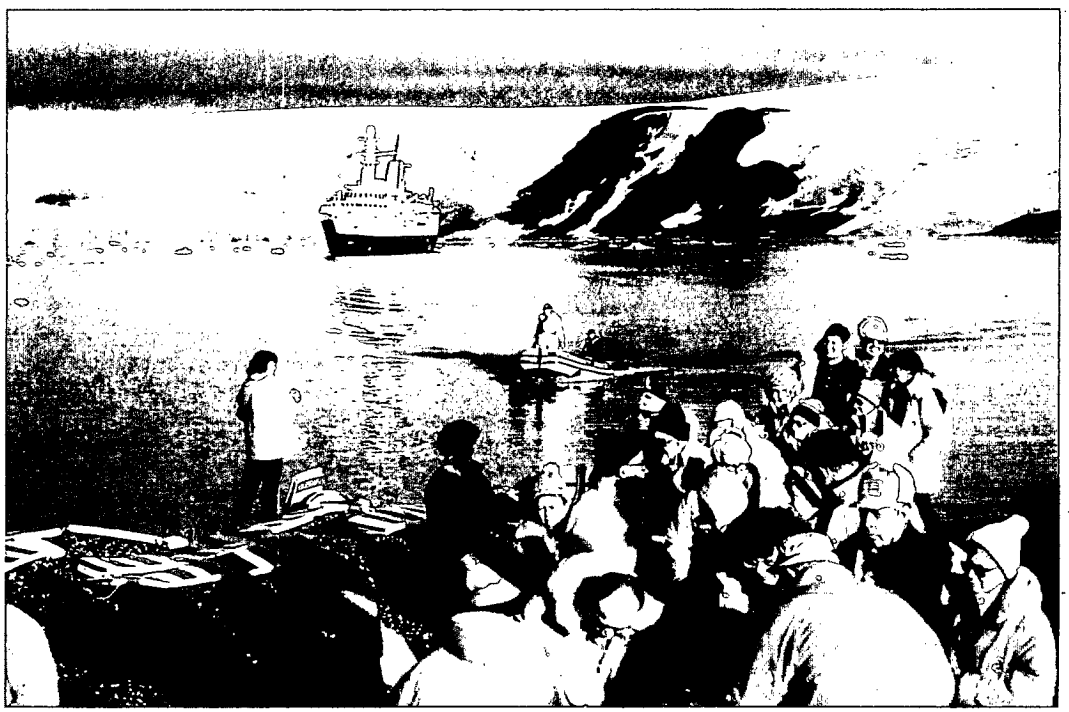
Auch viele Wissenschaftler fühlen sich belästigt. Mit Schlauchbooten setzen neugierige Horden an Land, um den Forschern über die Schulter zu schauen. „Die stecken ihre Nasen mitten ins Labor", mault Ingenieur Rick Skane von der amerikanischen Palmer Station auf Anvers Island. „Wenn man nur die Eisberge vorbeirauschen sieht", erklärt Waehnert solche Exkursionen, „dann ist das kein Erlebnis."

Zwölf Punkte umfaßt ein Verhaltenskodex, den die National Science Foundation erarbeitet hat, acht Umwelt-Gebote hat auch das Bremerhavener Alfred-Wegener-Institut für Polarforschung erarbeitet („Sammeln Sie bitte keine Versteinerungen"). Weil solche Appelle nur von begrenztem Nutzen sind, wird bereits über schärfere Maßnahmen, darunter ein Mindestabstand zu den zutraulichen Tieren und ein striktes Streichelverbot, nachgedacht.

10 000 Dollar oder ein Jahr Haft halten Hardliner für angemessene Höchststrafen. Eckart fordert zudem die Beschränkung des Touristenaufkommens, eine Antarktis-Gebühr für die Veranstalter und eine Berichtspflicht nach jeder Tour. Eine australische Regierungskommission befürwortet eine Obergrenze von 1000 Besuchern jährlich.

Die „eiskalte Schönheit Antarktis" (*Handelsblatt*) hat immerhin eine aktive Lobby, die vor touristischen Auswüchsen warnt. Doch schon im Juni bricht die Columbus Caravelle, immer auf der Suche nach dem ultimativen Abenteuer, zu den allerletzten weißen Flecken des Globus auf. Dann pflügt sie durch die russischen Nordpolar-Gewässer, durch Weißes Meer und Karasee zur erst 1913 entdeckten Insel Komsomolez und schließlich Richtung Jenissej.

„Diese Tour ist wahnsinnnig attraktiv", sagt Peer Schmidt-Walther, ein Presseoffizier der Bundesmarine. „Wenn die Russen erst mal das Geschäft wittern, ist da einiges los."



Antarktis-Touristen beim Landgang: „Passives Erleben von Abenteuer-Regionen"

Kindersitze

Vermeidbarer Wahnsinn

Letztes Jahr starben in Deutschland bei Unfällen 227 Kinder im Innenraum von Personenwagen. Die SPD fordert eine „generelle Anschnallpflicht".

Der „entsetzliche Schock", über den die SPD-Bundestagsabgeordnete Margrit Wetzel, 41, berichtet, liegt zehn Jahre zurück. Auf einer Kreuzung in Hamburg-Wandsbek war ihr Wagen von einem heranrasenden Auto gerammt worden. „Wir wurden quer über die Straße geschleudert", sagt die Politikerin, „auf der Rückbank saß mein knapp zweijähriger Sohn."

Als das verbeulte Wrack endlich zum Stehen kam, warf die Mutter einen panischen Blick nach hinten – und konnte aufatmen. Der kleine Junge, fest verzurrt in einem Sicherheitssitz, hatte den Crash schadlos überstanden.

Häufig geht es nicht so glimpflich ab. Unfallexperten beklagen einen „alarmierenden" Anstieg von ungesichert transportierten Kleinkindern, die bei Zusammenstößen wie Geschosse durch den Fond katapultiert werden. 1990 wurden in Westdeutschland über 11 000 Minderjährige in Personenwagen leicht verletzt, 2245 schwer, 140 starben. 1986 kamen nur 90 Kinder zu Tode.

Ohne Schutz sitzen viele Stöpsel auf dem Schoß der Erwachsenen. Andere ertrotzen sich durch beharrliches Quengeln volle Krabbelfreiheit im Stau. Einer Untersuchung des Bundesamtes für Straßenwesen zufolge werden 41 Prozent aller Kinder unter zwölf Jahren ohne Sicherung befördert, ein „unbegreiflicher Leichtsinn", wie die *Frankfurter Rundschau* meint.

Mit dem ungeschützten Mitfahren der Youngster soll nun Schluß sein. Die Bonner SPD-Fraktion hat einen Gesetzentwurf vorbereitet, der eine „generelle Anschnallpflicht" für Kinder vorsieht. Babys sollen in Liegeschalen, Kleinkinder in gepolsterten Sesselchen befördert werden.

Bisher sieht die Straßenverkehrsordnung (StVO) für Kinder unter zwölf Jahren eine Sonderregelung vor. Sie sind, wie Taxifahrer und Lieferanten, von der Gurtpflicht befreit. Grund für die Ausnahme sind die Proportionen der Knirpse. Bei Crashs können sie unter dem Erwachsenengurt durchrutschen oder sich den Hals strangulieren.

Doch anstatt für Kinder geeignete Rückhaltesysteme vorzuschreiben, wie es jetzt die SPD fordert, regelt die StVO das reine Nichts: Wer keinen Kindersitz im Auto installiert hat, darf seinen Nachwuchs frei auf der Rückbank herumturnen lassen.

Eine Analyse von 1000 Pkw-Unfällen, bei denen Kinder beteiligt waren, ergab, daß Babys besonders nachlässig verstaut werden. Etwa 50 Prozent der Säuglinge lagen ungesichert in Tragetaschen oder Kinderwagenaufsätzen auf der Rückbank. Die Altersgruppe unter zwölf Monaten ist in der Sterbestatistik am stärksten vertreten.

Wenn es kracht, schleudern die kleinen Körper unkontrolliert durch den Fahrzeuginnenraum. Bei einem Frontalaufprall mit 50 km/h drückt ein Fünfjähriger mit einem Gewicht von 1500 Kilo Richtung Frontscheibe. Ist er ungesichert, steigt sein Verletzungsrisiko um mehr als 100 Prozent.

Vor allem der Trabi-lastige Fuhrpark in Ostdeutschland bietet dem Nachwuchs kaum Schutz. Vor der Einheit starben im Schnitt etwa 30 DDR-Kinder in Personenwagen. Im Jahr 1 der gesamtdeutschen Raserei stieg der Blutzoll sprunghaft auf 87 Tote. Solch vermeidbarer Wahnsinn, meint die Parlamentarierin Wetzel, dürfe „politisch nicht widerspruchslos hingenommen werden".

Doch der SPD-Vorstoß, den die Fraktion in den nächsten Wochen zur Abstimmung ins Parlament bringen will, stößt bei der Regierungskoalition auf Widerstand. Tempolimit, Fahrradhelme für Radfahrer – die Sozis, meint CDU-Verkehrsausschußmitglied Heinz-Günther Bargfrede, planten eine „neuerliche Bevormundung" des Bürgers.

Der Grund für die ablehnende Haltung liegt auf der Hand. Eine allgemein geltende Gurtpflicht würde tief in die Fahrgewohnheiten der Erwachsenen eingreifen:

- ▷ In einem normalen Pkw könnten fortan maximal vier Kinder befördert werden. Kinderreiche Familien müßten sich Kleinbusse kaufen, Sammelfahrten zur Schule wären nicht mehr möglich.
- ▷ Viele Altautos, aber auch Cabrios, Trabis und Wartburgs haben auf der Rückbank keine Befestigungsmöglichkeit für Kindersitze. Sie müßten mit erheblichem Kostenaufwand nachgerüstet werden.
- ▷ Jeder Sprößling benötigt im Laufe seiner Entwicklung vier verschiedene Rückhaltesysteme. Die Anschaffung wäre teuer, die Montage umständlich.
- ▷ Taxen dürften künftig keine Minderjährigen mehr transportieren.

„Niemand könnte mehr ein Kind aus Gefälligkeit mitnehmen", lamentiert ein Sprecher des Verkehrsministeriums. Auch der Kinderbeauftragte des Landes Nordrhein-Westfalen, Reinold Eichholz, meint: „Es gibt da einen unangenehmen Widerstreit zwischen Sicherheitsbelangen und sozialen Fragen."

Gegen die Bequemlichkeit der Großen steht jedoch das Leid der Kleinen. Tausenden von Kindern würden bei entsprechender Änderung der Straßenverkehrsordnung Beckenbrüche und zertrümmerte Glieder erspart bleiben. Die im Auto verletzten Kids belasten die Krankenkassen mit jährlich rund 280 Millionen Mark.

Anfang Dezember legte der EG-Ministerrat eine scheinbar knallharte Richtlinie vor. Demnach müssen vom nächsten Jahr an alle „Kinder unter 12



Rückhaltesysteme für Kinder: Ohne einen Kindersitz . . .



. . . künftig keine Zulassung?: **Kinder auf Autorücksitz**

Angst

vor den Deutschen: Unter diesem Titel schreiben H. M. Enzensberger, Heiner Geißler u. a. über den Terror gegen Ausländer. Jetzt bei rororo aktuell für DM 9,80.

Rowohlt im Januar

Eine Auswahl

Kollektive Selbsterfahrung

Friedfertigkeit ist erlernbar: Ein aufschlußreicher Essay des Frankfurter Soziologie-Professors über die Auswirkungen von gewaltsamen Konflikten auf Gesellschaft und Kultur.



13042 ★ DM 12,80



13073 ★ DM 14,-

Der weibliche Blick auf das Obzöne

Der agressive Anti-Porno «Lust» ist ein Bestseller: «Die Autorin hat die Sprache dummer Geilheit adaptiert und entschlossen weitergetrieben ins Grotesk-Komische.» (Süddeutsche Zeitung)

Das Vietnam der Sowjetunion

Ein «Ogonjok»-Redakteur berichtet erstmals über die grausamen Details eines neunjährigen schmutzigen Krieges, der für die sowjetische Nation zum Trauma wurde.



13043 ★ DM 9,80



9173 ★ DM 16,80

Das Ende der Menschlichkeit

Chaos, Tod und Selbstsucht beherrschen die Welt in Paul Austers Roman aus der nahen Zukunft: «Ein mit hoher Kunstfertigkeit gearbeitetes, darüber hinaus eingängiges und spannendes Werk» (F.A.Z.)

rororo

Jahren und 150 cm" europaweit mit „angepaßten Rückhaltesystemen" befördert werden.

Gurtunwilligen Mitgliedstaaten bietet sich jedoch ein Schlupfloch, sie können sich an eine mit Ausnahmen gespickte Sonderregelung halten. Sie erlaubt den gurtfreien Transport für Kinder unter drei Jahren. Steppkes ab vier dürfen mit dem Erwachsenengurt gesichert werden. Sollte der wiederum „wegen des Gewichts des Kindes keine hinreichende Sicherheit" bieten, entfällt die Anschnallpflicht erneut. In der Praxis würde das bedeuten: Polizisten müßten die Kinder wiegen und zwischen dicken Vierjährigen und zart gebauten Zweitkläßlern unterscheiden.

In den USA ist der allgemeine Anschnallzwang längst eingeführt. In Österreich wird derzeit eine entsprechende Regelung vorbereitet. In Schweden muß der Nachwuchs bis zum sechsten Lebensjahr in geeigneten Sitzschalen und Sesselchen transportiert werden.

Mit etwas Phantasie könnten die Eltern ihre Zusatzkosten zudem verringern. In Bonn etwa gibt es seit Juli eine Tauschbörse für Kindersitze. Der kirchliche Automobilverein Bruderhilfe in Kassel hat ein Verleihsystem mit 300 Kindersitzen aufgebaut. In Schweden werden Babyschalen von den Krankenhäusern verliehen.

Einen anderen Weg schlägt Jugendpolitiker Eichholz vor. Er fordert von der Autoindustrie einen „Auffassungswandel". Anstatt immer ausgefeiltere Systeme für Erwachsene wie Gurtstrammer und Airbags zu entwickeln, sollten sich die Hersteller endlich um die Sicherheit der kleinen Insassen kümmern. Eichholz' Forderung: „Ohne Ausstattung mit wenigstens einem variablen Kindersitz dürften Pkw gar nicht zulassungsfähig sein."

Bei einigen Autoherstellern hat bereits ein Umdenken eingesetzt. VW, Volvo und Mercedes bieten mittlerweile paßgenaue Kindersicherungssysteme für ihre Karossen an. Der Chrysler-Konzern hat einen Polstersessel entwickelt, der sich aus der Rückenlehne herausklappen läßt. Eine Münchner Entwicklungsgruppe stellte vor kurzem einen Babysitz mit Airbag vor.

Auf welchen Kompromiß sich die Parteien einigen werden, bleibt abzuwarten. Klar ist nur, daß der Fahrzeuginnenraum für Kinder zu häufig und aus vermeidbaren Gründen zur Todesfalle wird. „Manchmal", glaubt Margrit Wetzel, „muß man die Leute zu ihrem Glück zwingen."

In Amerika ist die Diskussion längst weiter. Dort werben Zubehörhändler bereits mit Gurten für Hunde und Katzen. Auch ein Sicherheitsingenieur von General Motors preist die neuen „Dog belts": „Wer seinen Hund liebt, der schnallt ihn an."