



Schwimmkompetenz: ausgezeichnet. Schließende Schwimmbäder, fehlender Schwimmunterricht, „Deutschland plant den Untergang“, titelte die „Frankfurter Allgemeine“ einen Bericht zur angeblichen deutschen Schwimmisere. Die „Welt“ wiederum rechnete kürzlich vor, dass gegenüber dem Vorjahr „die Zahl der Badetoten 2015 um 25 Prozent gestiegen“ sei. Ein Anstieg um ein Viertel, das klingt gewaltig. Die Rechnung ist korrekt, aber wenig sinnvoll. Zum einen müssen solche Entwicklungen über einen längeren Zeitraum betrachtet werden. In den vergangenen 20 Jahren bewegt sich die Zahl der deutschen Badetoten ungefähr zwischen 400 und 600 pro Jahr, Tendenz im Mittel sinkend. Zum andern korrelieren Ausreißer nach oben stets mit Hitzesommern, wenn viele Menschen oft im Wasser

sind, wie eben 2015, aber auch 2006 oder 2003. Bis in die Siebzigerjahre waren jährliche Opferzahlen von mehr als 1000 Menschen üblich, Anfang der Fünfziger ließen über 2000 Deutsche in Badegewässern ihr Leben, und 1926 waren es 3552, fast 10 pro Tag. Heute gehört Deutschland laut der Weltgesundheitsorganisation gemeinsam mit den Niederlanden und Großbritannien bezüglich Ertrinkungsgefahr zu den drei sichersten Ländern Europas. Schulpflichtige Kinder im Alter von 6 bis 15 Jahren übrigens, deren Schwimmkompetenz nun häufig bezweifelt wird, ertrinken äußerst selten, sie machen nur rund drei Prozent aller Opfer aus. Etwa die Hälfte aller deutschen Badetoten ist dagegen über 50 Jahre alt, und in drei von vier Fällen sind sie männlich.

Mail: guido.mingels@spiegel.de

Luftfahrt Sollen Dicke mehr fürs Fliegen bezahlen, Herr Bhatta?

Bharat Bhatta, Wirtschaftswissenschaftler am King's College in Kathmandu, über Fluggesellschaften, die das Gewicht von Passagieren erfassen wollen

SPIEGEL: Bei Hawaiian Airlines müssen Fluggäste vor bestimmten Langstreckenflügen auf die Waage; die Sitzplätze werden nach Gewicht verteilt. Verrückt, oder?

Bhatta: Im Gegenteil. Die Airline will die Maschine besser austarieren, damit sie weniger Treibstoff verbrennt. Ich

finde: Wie viel jemand für sein Flugticket zahlt, sollte davon abhängen, wie schwer er ist. Samoa Air macht es so. **SPIEGEL:** Das ist doch diskriminierend.

Bhatta: Je schwerer ein Paket ist, das Sie mit der Post verschicken, desto höher das Porto. Auch die Kosten eines Fluges werden vom Gesamtgewicht der Maschine bestimmt, nicht von der Anzahl der Plätze oder Passagiere. Es geht nicht darum, mit dem Finger auf dicke Menschen zu zeigen.

SPIEGEL: Sondern?

Bhatta: Ein Ticketpreis nach Gewicht ist logisch und ökonomisch vernünftig. Im Moment muss jemand, der 70 Kilogramm wiegt und 30 Kilo Gepäck aufgibt, für das Übergewicht zahlen. Wer 110 Kilo wiegt und 20 Kilo

Gepäck mitnimmt, hat keine Zusatzkosten. Für die Airline ist er aber teurer. Das ist unfair. Wiegt eine Maschine nur ein Kilo weniger, spart sie im Laufe eines Jahres Kerosin für mindestens 1500 Euro,



was wiederum den CO₂-Ausstoß senkt. Auch die Lufthansa hat ihre Gäste schon mal gewogen, 1978 und 1985, um das Durchschnittsgewicht zu ermitteln. Aufgeregt hat sich damals niemand.

SPIEGEL: Was ist Ihr Vorschlag für die Preisgestaltung?

Bhatta: Variante eins: Preis pro Kilo multipliziert mit dem Gewicht von Passagier und Gepäck. Variante zwei: ein Grundpreis für 100 Kilo – wer 25 Prozent mehr oder weniger wiegt, muss mehr oder weniger zahlen. Mein Favorit: drei Preissegmente, für Gäste bis 75 Kilo, von 76 bis 125, über 125 Kilo. Mit Stichproben auf der Waage beim Check-in. mag