

Wussten Sie, dass Kinder häufiger falsch im Autokindersitz gesichert sind, wenn es regnet? Das ist nur eine von vielen Facetten der Fehlbedienung bei Kindersicherungssystemen, mit denen sich Experten auf einer Münchner Tagung des TÜV-Süd beschäftigten.



Bild: © jpic

# MISUSE HAT VIELE GESICHTER

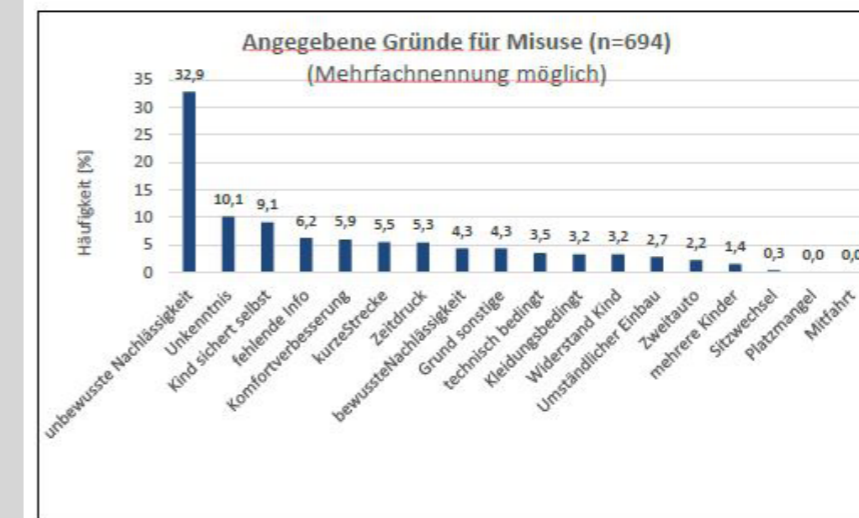
Täglich sterben auf den Straßen der EU zwei Kinder, jeden Tag werden 30 Kinder schwer verletzt. Die meisten tödlichen Verkehrsunfälle mit Kindern über fünf Jahren passieren nicht etwa, wenn sie vor ein Auto laufen, sondern wenn sie darin sitzen. Das berichtete Matthew Baldwin, EU Koordinator für Straßenverkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität, auf der Münchener TÜV Süd-Konferenz „Protection of Children in Cars“. Deutschland liegt demnach innerhalb der EU bei

den tödlichen Verkehrsunfällen mit Kindern auf Platz 10. Die Zahl tödlicher Unfälle und schwerer Verletzungen könnte durch die möglichst lange Nutzung rückwärtsgerichteter Autokindersitze für Babys und Kleinkinder reduziert werden. Und auch die korrekte Bedienung von Autokindersitzen könnte viele Leben retten, so die Experten. Die WHO schätzt, dass bis zu 80 Prozent der Todesfälle bei Kindern dadurch vermieden würden. Es ist angesichts der geballten Sicherheitstechnologie kaum zu glauben: Auch heu-

te noch ist mindestens in jedem zweiten beobachteten Fall ein Autokindersitz nicht korrekt installiert, Kinder sind nicht so angeschnallt, wie es für ihre größtmögliche Sicherheit notwendig wäre oder der Sitz passt nicht zum Auto beziehungsweise das Kind nicht zum Sitz.

## Oft falsch im Einsatz: die Babyschale

Eine im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) durchgeführte Feldstudie\* in den



Großräumen Berlin und München zwischen Juli 2016 und September 2017 mit über 1.000 beteiligten Kindern bis zwölf Jahren ergab, dass die Misuse-Quote (die Quote der falschen Benutzung) signifikant in Abhängigkeit von den Sitzsystemarten variiert. So liegt der Misuse-Anteil der Kindersitze der (nach der alten Richtlinie) Klassen 0/0+ sowie 1 überproportional hoch im Vergleich zur Klasse 2/3. Das bedeutet, dass die jüngsten Kinder überdurchschnittlich oft von einer fehlerhaften Sicherung betroffen sind. Die gute Nachricht: Isofix-Systeme schneiden hochsignifikant besser ab als die früher herkömmlichen Befestigungsarten. Die sogenannte Misuse-Rate ist trotz umfangreicher Informationskampagnen, interessierter Eltern und immer mehr High-tech im Autokindersitz in den vergangenen Jahren nur minimal gesunken. Unterscheiden muss man hier zwischen Fällen von leichtem, mittlerem und schwerwiegendem Misuse. Leichter Misuse beginnt etwa mit einer kleinen Verdrehung des Gurtes. Von mittlerem Misuse spricht man, wenn die Gurtführung nur locker am Körper liegt, was bei einem Aufprallunfall Verletzungen verursachen kann. Schwerer Misuse kann hin-

\*GDV-Studie zur Verbesserung von Kinderschutzsystemen: <https://udv.de/de/node/55279>

gegen bis zum Tod eines Kindes führen, etwa wenn die Babyschale in die falsche Richtung platziert wird – was bei vier Prozent der in der GDV-Studie analysierten Babyschalen beobachtet wurde – oder wenn die Babyschale auf dem Beifahrersitz steht, ohne dass der Beifahrer-Airbag deaktiviert ist. Dies war bei 15 Prozent der Babyschalen der Fall.

## Schwerer Misuse ist häufiger als früher

Die „Studie zur Verbesserung von Kinderschutzsystemen“ weist leider einen gestiegenen Anteil an schwerem Misuse im Vergleich zu Vorgängerstudien nach: Etwa die Hälfte der gesamten Beobachtungen entfällt darauf, bei mittlerem Misuse sind es 35 Prozent, bei leichtem 15 Prozent. Zwar ist es erfreulich, dass gängige Misuse-Formen durch moderne Autokindersitzsysteme, wie sie mittlerweile üblich sind, eher vermieden werden. Kommt es aber zu einem Fehlgebrauch, fällt dieser meist schwerwiegend aus.

Wann und bei welchen Konstellationen passiert Misuse häufiger? Die Studie gibt auch hier Hinweise.

– Personen bis 30 Jahre, aber auch jene, die älter als 60 Jahre sind, begehen häufiger und schwerwiegendere Fehler bei

# Fleet

der Sicherung von Kindern und Installation von Autokindersitzen.

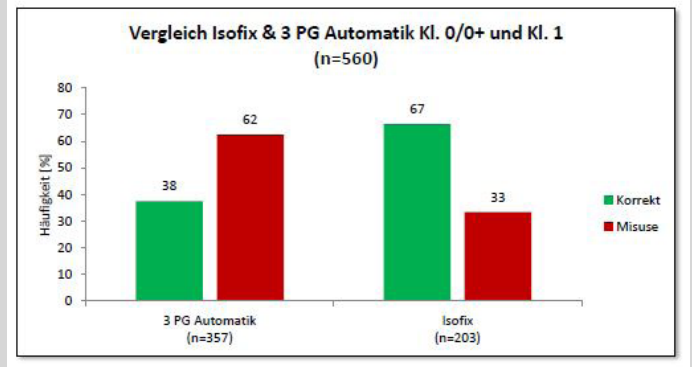
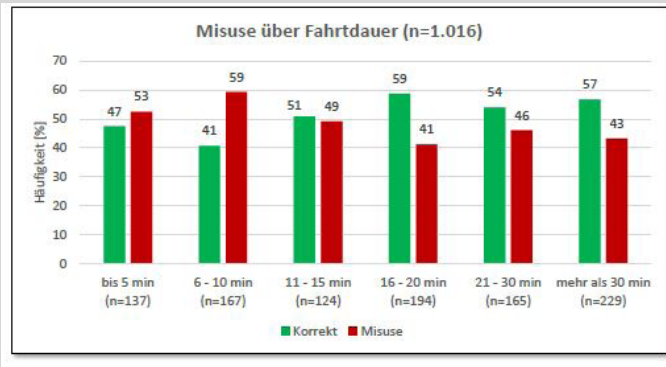
- Deutsche bedienen die Kinderrückhaltesicherungen überwiegend korrekt, ausländische Mitbürger überwiegend fehlerhaft.
- Misuse passiert signifikant häufiger, wenn es regnet, was auf Fehler durch Nachlässigkeit und Eile hindeutet.
- Falsch gesichert sind Kinder häufiger, wenn die Fahrt nur unter zehn Minuten dauert und wenn drei und mehr Kinder im Auto sitzen.
- Mitfahrende Kinder sind in Zwei- bis Drei-Türer-Pkw öfter von Misuse betroffen als in Vier- bis Fünf-Türern, was möglicherweise mit dem besseren Zugang bei

der Fall, wenn Größe oder Gewicht des kleinen Passagiers nicht zum Kindersitz passen. Diese Fälle sind zwar selten, dennoch ist der Trend zu beobachten, dass der Wechsel in die nächsthöhere Kindersitz-Klasse zu früh vorgenommen wird und das Kind für den Folgesitz zu leicht oder zu klein ist. Besonders bei sehr jungen Kindern kann das lebensbedrohliche Folgen haben. Nach dem Grund befragt, gaben die Eltern unter anderem an, die Babyschale sei zu klein geworden. Häufiger wurde in der Studie ein zu früher Wechsel in Klasse 2/3-Sitze festgestellt. Immer mehr Kinder unter zwölf Jahren erreichen heute bereits ein Gewicht von 36 kg – bis dahin

im Pkw kennen. Aber während es für sie spezielle zusätzliche Vorrichtungen gibt, die dafür sorgen, dass der Gurt untenbleibt und nicht über den Bauch rutscht, ist das Problem bei Kindern ungelöst.

**Universal-Passung fürs Auto, aber nicht fürs Kind**

Die Hersteller stehen vor einem Dilemma. Wie Erik Salters, Senior Engineer Advanced Research Group bei Dorel Juvenile Europe, auf der vergangenen Kind + Jugend erklärte, gibt die neue Kindersitz-Norm ECE R129 spezifische Sitzbreiten für die Universal-Zulassung auf i-Size-Fahrzeugsitzplätzen vor. Die Univer-



der Installation des Sitzes oder der Sicherung im Sitz zusammenhängt.

- Als häufigster Grund für Misuse wird von den Verantwortlichen selbst „unbewusste Nachlässigkeit“ angegeben, gefolgt von „Unkenntnis“, „das Kind sichert selbst“ und „fehlende Info“.
- Dies alles sind ausnahmslos Gründe, die mit wenig Aufwand und gutem Willen zu ändern wären, könnte man denken.

**Ein Risiko: zu früh in den nächstgrößeren Sitz**

Gerd Müller von der Technischen Universität Berlin, einer der Autoren der Studie, stellte auf der Münchner TÜV-Süd-Tagung weitere Aspekte der GDV-Studie vor. Unabhängig von der richtigen Installation des Rückhaltesystems und der korrekten Sicherung des Kindes können zusätzlich Passungsprobleme auftreten. Das ist dann

sind Gruppe 2/3-Sitze der „alten“ Prüfnorm zugelassen. Auch wenn die Sitze bei mehr Körpergewicht durchaus weiterhin Sicherheit bieten würden, sind Eltern verunsichert und wählen oft die schlechtere Alternative: Sie verzichten ganz auf den Kindersitz. Doch erst wenn ein Kind eine Größe von 150 Zentimeter überschritten hat, verläuft der Erwachsenen-Dreipunkt-Gurt erfahrungsgemäß korrekt entlang des Körpers.

Die Autoren der Studie empfehlen den Herstellern, sich des „wachsenden“ Problems anzunehmen, dass sich Gewicht und Breite der Kinder heute zum Teil früher und deutlicher ausprägen als die Körpergröße. Bei sehr übergewichtigen Kindern kommt dazu, dass der Gurt automatisch mehr über dem Bauch mit den empfindlichen Weichteilen liegt als idealerweise über den Beckenknochen. Ein Problem, dass auch Schwangere

sal-Zulassung hat den Vorteil, dass Sitz und Fahrzeug garantiert zusammenpassen und die aufeinander abgestimmten Systeme eine Fehlbedienung erschweren. Die Verbraucher favorisieren diese Lösung als bequemes, sicheres System. Die Norm ECE R129 erlaubt darüber hinaus auch den Bau breiterer Sitze, die dann aber eine „fahrzeugspezifische Zulassung“ benötigen. Das Label i-Size ist hier nicht erlaubt und die Eltern müssen vor dem Kauf klären, ob der Sitz mit dem Fuhrpark der Familie zusammenpasst. Die Nachfrage ist hier wesentlich geringer und solche Modelle sind für die Hersteller bislang wenig lukrativ. Erik Salters: „Es gibt einen guten Grund, warum man diese Sitze kaum auf dem Markt findet. Das kann sich ändern. Aber dann werden sich auch die Fahrzeuge ändern und mehr Platz im Innenraum bieten müssen.“ *Lioba Hebauer*