

UDV-Medieninformation

21.03.2024

**Ansprechpartner
Unfallforschung:**

Kirstin Zeidler
Tel.: 030/20205820
E-Mail: k.zeidler@gdv.de

Unfallforschung der Versicherer fordert mehr Sicherheit für Kinder in Lastenfahrrädern

Lastenfahrräder sind in aller Regel für den Transport von Kindern nicht ausreichend geeignet. Das ist ein Ergebnis einer wissenschaftlichen Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV). „Eltern nutzen zur Mitnahme ihrer Kinder in Lastenfahrrädern überwiegend dreirädrige Einstiegsmodelle. Diese sind schwer zu fahren und hochgradig kippanfällig. Den Kindern bieten sie bei einem Unfall keinerlei Schutz für Kopf und Oberkörper“, sagt UDV-Leiterin Kirstin Zeidler.

Weder Sitzbänke noch Rückenlehnen seien für die sichere Beförderung von Kindern ausreichend. Dazu komme, dass jedes zweite Kind im Lastenfahrrad keinen Helm trage und ein Drittel gar nicht oder nicht korrekt angegurtet sei. „Der häufigste Unfall bei Lastenfahrrädern ist der Alleinunfall, also ohne Beteiligung Dritter. Sicherer könnten Lastenfahrräder sein, wenn sie über Neigetechnik verfügten sowie Sitze mit Kopfschutz, wirksame Gurte und eine Sicherheitszelle als Aufprallschutz hätten“, so Zeidler. „Dafür müsste beispielsweise die bestehende DIN-Norm verschärft werden.“ Neben den Herstellern nimmt die UDV auch den Gesetzgeber in die Pflicht: Die Vorschriften in der Straßenverkehrsordnung zur Kinderbeförderung mit Fahrrädern umfassen keine speziellen Anforderungen für Lastenfahrräder. „Diese Regelungslücke sollte der Gesetzgeber schnell schließen“, so Zeidler. Auch eigene Zulassungstests von Lastenfahrrädern für den Kindertransport seien sinnvoll.

Fahrradanhänger sind sicherer, aber auch mit Schwächen

Für die Studie „Kindertransport auf dem Fahrrad“ haben die Unfallforscher der Versicherer neben Lastenfahrrädern auch die Beförderung von Kindern in Fahrradanhängern sowie Kindersitzen über dem Gepäckträger untersucht. „Vorteil des Anhängers ist seine Sicherheitszelle: Fest angegurtet, berührt das Kind selbst bei einem Überschlag nicht den Boden“, sagt Zeidler. Allerdings habe auch dies physikalische Grenzen, etwa bei Kollisionen mit schnelleren Pkw. Zudem stelle sich der Anhänger bei Gefahrenbremsung schnell quer, sei leicht zu übersehen und könne wegen seiner Breite hängenbleiben. „Kinderfahrradanhänger verfallen meist beim Einbiegen in und Kreuzen einer Straße“, so Zeidler. Optimierungsvorschläge der Unfallforscher sind eine fest verbaute

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

23, Rue du Champ de Mars
B - 1050 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

www.gdv.de





UDV-Medieninformation

Beleuchtung, eine teleskopierbare, feste Fahne mit Blinklicht und eine eigene Bremse, die das Querstellen des Anhängers verhindert. „Zudem müssen die Erwachsenen besser auf Helm und Gurte achten: Jedes zweite Kind trägt im Anhänger keinen Helm, fast jedes vierte ist nicht oder nicht korrekt angegurtet.“

Kindersitze über Gepäckträger mit erhöhter Verletzungsgefahr

Beim Kindersitz hinten am Fahrrad sind hingegen das weit oben sitzende Kind und die Fallhöhe bei einem Unfall problematisch. „Der hohe Schwerpunkt macht das Fahrrad instabil – beim Stehen, Anfahren, Ausweichen und Bremsen“, so Zeidler. „Beim Sturz ist die Verletzungsgefahr für das Kind groß“. Auch hier überwiegen Alleinunfälle. Die UDV fordert daher, das aktuell geltende Höchstgewicht von 22 Kilogramm für Kinder im Kindersitz zu reduzieren. Hersteller sollten zudem den Seitenschutz im Kopfbereich optimieren und Standsicherheit für das Fahrrad schaffen, etwa mit Dreibein-Ständer. „Eltern schätzen die Gefahr beim Kindersitz zwar besser ein, aber dennoch trägt jedes fünfte Kind auch hier keinen Helm“, so Zeidler. Immerhin sind fast 90 Prozent der Kinder im Sitz korrekt angegurtet.

Radunfälle mit mitfahrenden Kindern sind vergleichsweise selten, nehmen aber zu. Nach den für 2022 verfügbaren aktuellen Zahlen ereigneten sich in Deutschland 222 dieser Unfälle (+45 Prozent im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019), zwölf Kinder wurden dabei schwer verletzt. Unfallgegner bei Radunfällen mit mitfahrenden Kindern ist meist der Pkw. Zweithäufigste Unfallkonstellation sind Unfälle ohne Beteiligung Dritter. Laut Nutzerbefragung werden Kinder auf dem Fahrrad meist im Kindersitz befördert (35 Prozent), fast genauso häufig im Lastenfahrrad (31 Prozent) und am wenigsten im Anhänger (28 Prozent). 43 Prozent aller Kinder tragen keinen Helm, 21 Prozent sind nicht richtig oder gar nicht angegurtet.

Für die Studie hat die UDV Unfalldaten analysiert, Nutzer befragt, die Fahrdynamik mittels Probandenversuchen und Computersimulationen untersucht sowie Crashversuche durchgeführt.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ist ein wichtiger Know-how-Träger und einer der größten Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Forschung zur Verkehrssicherheit in Deutschland. Sie pflegt den nationalen und internationalen Austausch mit Politik, Behörden und Forschungsinstituten. Die UDV ist als Forschungsinstitution ausschließlich der Verkehrssicherheit verpflichtet. An der Auswahl der Forschungsprojekte und der Auftragnehmer wirken unter anderem der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) mit.

Möchten Sie keine Informationen mehr erhalten, senden Sie uns bitte eine E-Mail mit dem Betreff ABMELDEN.
