



**Kindersicherheit**

**im Auto**

**bast**

Bundesanstalt für Straßenwesen



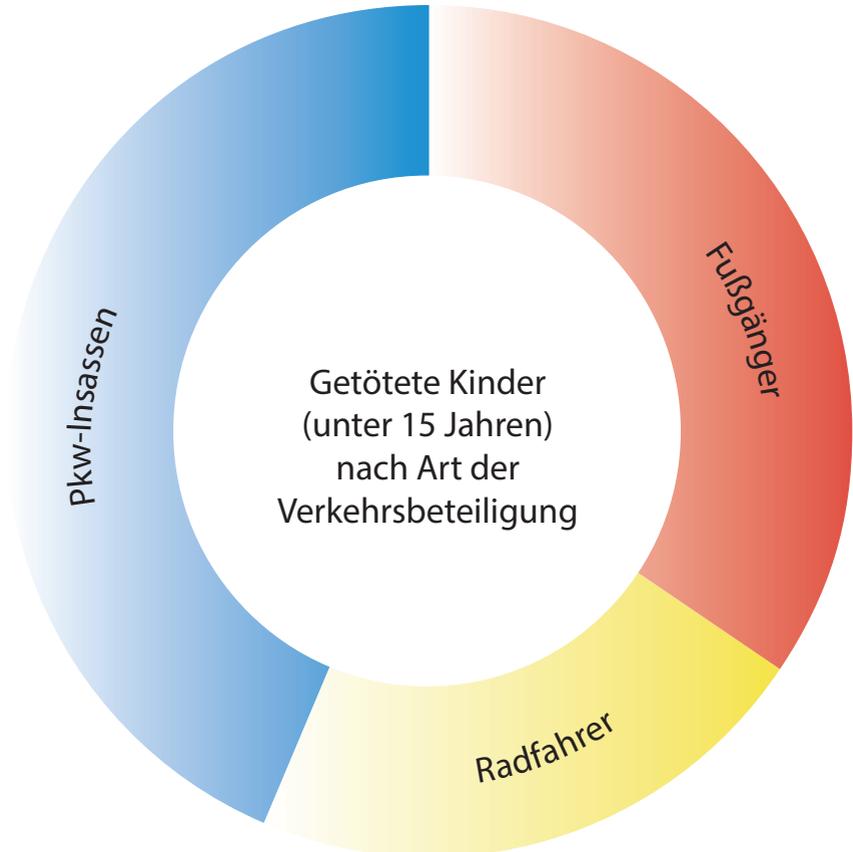
# Inhalt

Einleitung.....	2
Wie ist die Rechtslage in Deutschland?.....	3
Nutzung und Fehlbedienung von Kinderrückhaltesystemen.....	4
Kinderrückhaltesysteme nach UNECE-Regelung 44 .....	6
Kinderrückhaltesysteme nach UNECE-Regelung 129 .....	8
Einsetzbarkeit der Kinderrückhaltesysteme.....	11
Fragen und Antworten zur neuen UNECE-Regelung 129 zu Kinderrückhaltesystemen.....	12

## Einleitung

2015 wurden 4.337 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr schwer verletzt oder getötet, davon 1.227 im Pkw. Von den 84 getöteten Kindern

im Straßenverkehr wurden 34 im Pkw getötet (40 Prozent) [Quelle: Statistisches Bundesamt].



## Wie ist die Rechtslage in Deutschland?

In Deutschland müssen Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, in einem für das Kind geeigneten Kinderrückhaltesystem befördert werden, das

nach UNECE-Regelung 44/03 oder UNECE-Regelung 129 oder entsprechend nachfolgender Anpassungen dieser Regelungen zugelassen ist.

### **StVO § 21 Absatz 1 a**

„Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26), der zuletzt durch Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsrichtlinie 2014/37/EU vom 27. Februar 2014 (ABl. L 59 vom 28.2.2014, S. 32) neu gefasst worden ist, genannten Anforderungen genügen und für das Kind geeignet sind. (...)“

### **Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe c der Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zuletzt geändert durch Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsrichtlinie 2014/37/EU vom 27. Februar 2014**

„(...)“

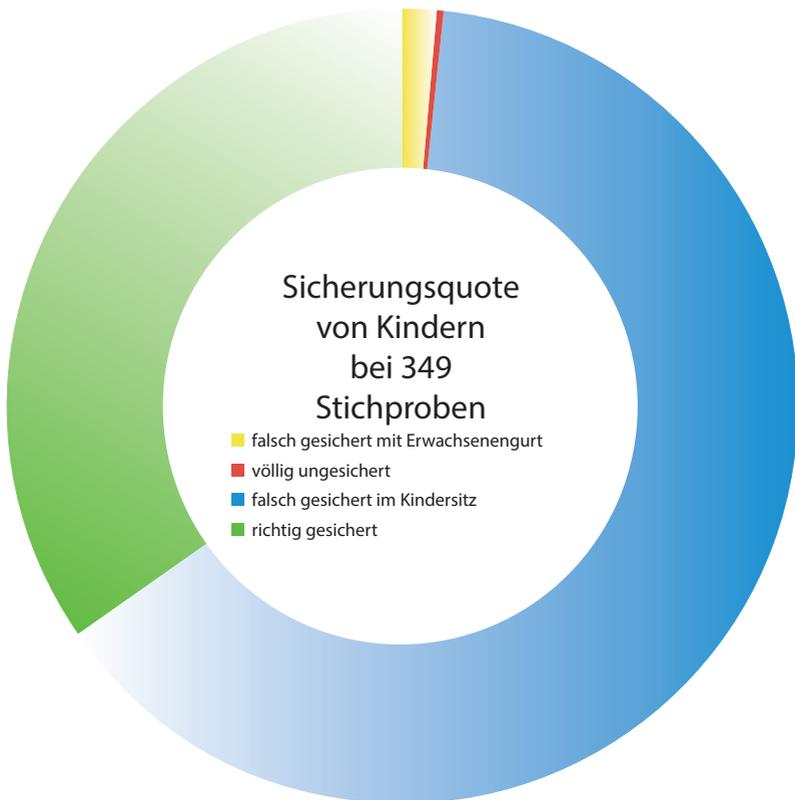
c) Wird eine Kinderrückhalteeinrichtung verwendet, so muss sie nach der UN/ECE-Regelung 44/03 oder der Richtlinie 77/541/EWG oder der UN/ECE-Regelung 129 oder entsprechend nachfolgender Anpassungen dieser Regelungen bzw. dieser Richtlinie zugelassen sein. ....“

## Nutzung und Fehlbedienung von Kinderrückhaltesystemen

Die Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus 2015 zeigen innerorts für Kinder im Fahrzeug eine Kindersitznutzung von 86 Prozent. Betrachtet man Kinder bis zu einem Alter von fünf Jahren sind es 91 Prozent, die in einem Kinderrückhaltesystem gesichert

sind. [Quelle: BASt; Forschung kompakt 11/14]

Untersuchungen zur Fehlbedienung zeigen jedoch, dass nur 35 Prozent dieser Kinder richtig im Kinderrückhaltesystem gesichert sind. Eine Fehlbedienung des Kinderrückhaltesystems



kann das Schutzpotenzial drastisch reduzieren. [Quelle: BAST; Bericht M178; 2006]

Ein Schritt zur Reduktion der Fehlbedienung ist die Einführung von IsoFIX-Verankerungen. IsoFIX ist eine starre Verbindung von Kinderrückhaltesystem und Fahrzeug über zwei genormte Befestigungspunkte. Dieses System erleichtert den Einbau von Kindersitzen in das Fahrzeug und reduziert so das Fehlbedienungspotenzial. Zusätzlich verfügt ein IsoFIX-Schutzsystem über einen weiteren Verankerungspunkt im Fahrzeug, um eine Rotation des Kindersitzes zu verhindern. Hier kann ein Stützfuß oder ein oberer Haltegurt, der sogenannte Top Tether, verwendet werden.

Zur Reduktion des Risikos von schweren Verletzungen bei einem Unfall ist es wichtig, Babys und Kleinkinder möglichst lange entgegen der Fahrtrichtung zu befördern. Sie verfügen im Vergleich zu älteren Kindern und Erwachsenen über eine schwach ausgebildete Hals-

muskulatur mit einem im Verhältnis großen und schweren Kopf. Ein (zu) früher Wechsel in ein vorwärts gerichtetes Kinderrückhaltesystem erhöht das Risiko von schweren Verletzungen der Halswirbelsäule bei einem Unfall.

Ein rückwärtsgerichtetes Kinderrückhaltesystem ist zu klein, wenn sich der Kopf auf Höhe des oberen Schalenrandes befindet, darüber hinaus ragt, oder wenn das Kind das für die Gruppe zulässige Gewicht überschritten hat.

Die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kinderrückhaltesystems auf einem Fahrzeugsitzplatz mit aktiviertem Beifahrer-Airbag ist aufgrund der hiervon ausgehenden Gefährdung gesetzlich verboten.

Ob ein Kinderrückhaltesystem auf dem Beifahrersitz platziert werden darf und wie gegebenenfalls der Airbag abgeschaltet werden kann, ist dem Fahrzeughandbuch zu entnehmen.

## Kinderrückhaltesysteme nach UNECE-Regelung 44

Nach UNECE-Regelung 44 zugelassene Kinderrückhaltesysteme sind in fünf Gewichtsklassen unterteilt.

Kinderrückhaltesysteme der Gruppen 0 und 0+ müssen rückwärts gerichtet (oder als Babybett seitwärts gerichtet) ausgeführt werden. Gruppe 0+ Systeme können bis zu einem Gewicht von 13 kg verwendet werden.

Die Gruppen 0, 0+ und 1 verfügen über ein integriertes, sitzeigenes Rückhaltesystem, mit dem das Kind gehalten wird. In den Gruppen 2 und 3 erfolgt die Rückhaltung des Kindes zumeist mit dem Fahrzeuggurt.

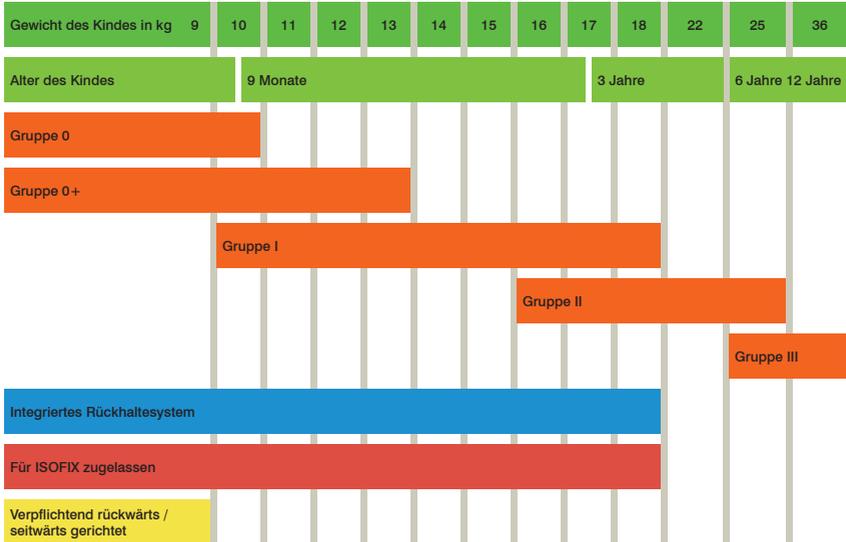
IsoFIX zur Verbindung von Kinderrückhaltesystem und Fahrzeug ist zugelassen von Gruppe 0 bis 1.

Ein nach UNECE-Regelung 44 zugelassenes Kinderrückhaltesystem verfügt über eine entsprechende Kennzeichnung. Die Kennzeichnung zeigt den Stand der Regelung, nach der das System zugelassen wurde (auch Bestandteil der Prüfnummer, die ersten zwei Ziffern).

Weiter muss aufgezeigt werden, für welches Körpergewicht des Kindes sich das Kinderrückhaltesystem eignet, die auf das Fahrzeug bezogene Eignung, das Land, in dem

### Kinderrückhaltesysteme nach Gewichtsklassen

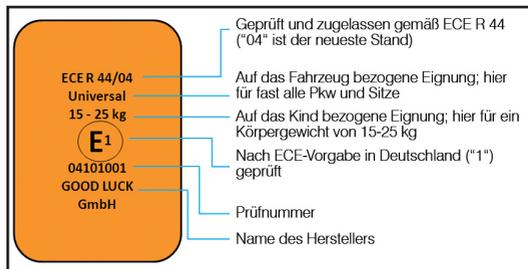
Gruppe	Gewicht
Gruppe 0	bis 10 kg
Gruppe 0+	bis 13 kg
Gruppe 1	9 bis 18 kg
Gruppe 2	15 bis 25 kg
Gruppe 3	22 bis 36 kg



der Sitz zugelassen wurde sowie der Hersteller des Sitzes.

Kinderrückhaltesysteme können universal zugelassen sein, das heißt, sie eignen sich für fast alle Fahrzeugsitze, die entsprechend der UNECE-Regelungen 14 und 16 zugelassen sind (Fahrzeughandbuch). Semi-universal zugelassene Kinderrückhaltesysteme nutzen (Sicherheits-) Einrichtungen, die nicht auf allen Fahrzeugsitzen verwendet werden können. Fahrzeugspezifische Kin-

derrückhaltesysteme werden für jedes Fahrzeugmodell speziell zugelassen. Bei semi-universalen und fahrzeugspezifischen Kinderrückhaltesystemen muss die Verwendbarkeit für jeden Sitzplatz anhand der zum Kindersitz gehörenden Fahrzeugtypenliste überprüft werden.



## Kinderrückhaltesysteme nach UNECE-Regelung 129

Seit dem 09.07.2013 können Kinderrückhalteeinrichtungen nach der neuen UNECE-Regelung 129 für Kinderrückhalteeinrichtungen zugelassen werden.

Die UNECE-Regelung 129 vereinfacht die Anwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen, um das Risiko einer Fehlbenutzung zu minimieren.

Es werden sogenannte „i-Size“-Systeme eingeführt. Ein „i-Size“-Kindersitz ist ein Universal-IsoFIX-System und wird mit IsoFix-Verankerungen im Fahrzeug befestigt. Jede „i-Size“-Kinderrückhalteeinrichtung kann auf jedem „i-Size“ geeigneten Fahrzeugsitz, zugelassen nach UNECE-Regelung 14 und 16, verwendet werden. Der dritte Verankerungspunkt kann sowohl ein oberer Haltegurt (Top Tether) als auch ein Stützfuß sein. Beide Systeme sind universal auf allen „i-Size“-Sitzplätzen einsetzbar.

„i-Size“-Kindersitz und Fahrzeugsitze mit „i-Size“-Zulassung werden durch das neue Symbol gekennzeichnet.



Die Einteilung der Kinderrückhaltesysteme erfolgt größenbasiert. Das bedeutet, die Wahl der geeigneten Kinderrückhalteeinrichtung richtet sich nach der Körpergröße des Kindes. Die für das jeweilige System zugelassenen Größen werden durch den Hersteller bestimmt und auf dem Kindersitz angegeben.

Die Innenmaße der Kinderrückhalteeinrichtung werden im Rahmen der Zulassung

nach UNECE-Regelung 129 überprüft, sodass eine Verwendung über den gesamten angegebenen Größenbereich sichergestellt werden kann.

Neben dem Größenbereich wird auch ein Maximalgewicht angegeben, bis zu welchem der Kindersitz verwendet werden kann. So wird sichergestellt, dass alle sicherheitsrelevanten Komponenten, auch die fahrzeugseitigen, für das Gesamtgewicht von Kind und Kindersitz ausgelegt sind.

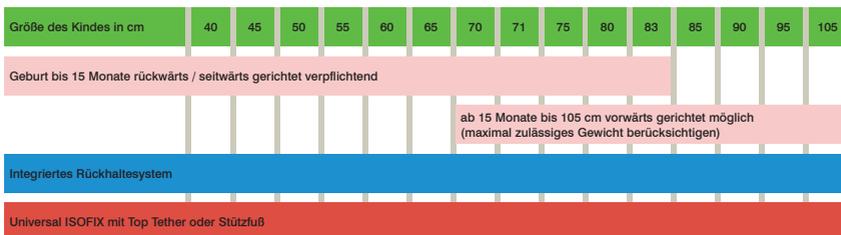
Mit dieser Einteilung wird die Wahl des geeigneten Kinderückhaltesystems vereinfacht und die Gefahr eines zu frühen Wechsels auf das nachfolgende System reduziert.

Kinder bis zu einem Alter von 15 Monaten müssen in Sitzen,

zugelassen nach UNECE-Regelung 129, rückwärtsgerichtet oder seitwärtsgerichtet befördert werden. So wird dem besonders erforderlichen Schutz von Kopf und Nacken bei Babys und Kleinkindern Rechnung getragen und ein zu früher Wechsel auf vorwärtsgerichtete Systeme eingeschränkt.

Zusätzlich wurde in der UNECE-Regelung 129 die passive Sicherheit verbessert. So wird erstmals in der Zulassung von Kinderrückhaltesystemen ein dynamischer Test für den Seitenanprall gefordert.

Neben einer Zulassung als „i-Size“-Universal-IsoFIX-Kinderrückhaltesystem bietet die UNECE-Regelung 129 auch die Möglichkeit einer fahrzeugspezifischen Zulassung.



Hier muss die Verwendbarkeit für jeden Sitzplatz anhand der zum Kindersitz gehörenden Fahrzeugtypenliste überprüft werden. Diese Zulassung ist speziell für Kinderrückhaltesysteme erforderlich, die nicht in den vorgegebenen Bauraum für universale Kinderrückhaltesysteme passen, zum Beispiel größere rückwärtsgerichtete Systeme.

Ein nach UNECE-Regelung 129 zugelassenes Kinderrückhaltesystem verfügt über eine entsprechende Kennzeichnung. Für Universal-IsoFix-Kinderrückhaltesysteme ist neben dem „i-Size“ Symbol eine Kennzeichnung auf dem Kindersitz angebracht, die mindestens die nachfolgenden Informationen enthalten muss:

The diagram shows an orange rounded rectangular label with the following text: "i-Size universal ISOFIX", "40cm – 70cm / ≤ 24kg", a circle containing "E1", "002439", and "UN-Regulation No. 129/00".

- Bezeichnung der Kategorie, der Größen- und Massenangabe (**i-Size universal ISOFIX** und hier als Beispiel der Bereich 40 bis 70 cm und die Masse kleiner gleich 24 kg)
- Kreis mit dem Buchstaben „E“, der Kennzahl des genehmigenden Staates (z. B. „1“ für Deutschland)
- Genehmigungsnummer (00 für die Änderungsserie mit anschließender Genehmigungsnummer - hier als Beispiel „2439“)
- Bezeichnung der Regelung Nr. 129 inkl. Änderungsserie (hier 00)

The diagram shows an orange rounded rectangular label with the following text: "Specific Vehicle ISOFIX", "40cm – 70cm / ≤ 24kg", a circle containing "E1", "002450", and "UN-Regulation No. 129/00".

- Bezeichnung der Kategorie, der Größen- und Massenangabe (**Specific Vehicle ISOFIX** und hier als Beispiel der Bereich 40 bis 70 cm und die Masse kleiner gleich 24 kg)
- Kreis mit dem Buchstaben „E“, der Kennzahl des genehmigenden Staates (z. B. „1“ für Deutschland)
- Genehmigungsnummer (00 für die Änderungsserie mit anschließender Genehmigungsnummer - hier als Beispiel „2450“)
- Bezeichnung der Regelung Nr. 129 inkl. Änderungsserie (hier 00)

Eine entsprechende Kennzeichnung muss auf Kinderrückhaltesystemen mit fahr-

zeugspezifischer Zulassung nach UNECE-Regelung 129 angebracht werden.

## Einsetzbarkeit der Kinderrückhaltesysteme

Kinderrückhaltesysteme können nach UNECE-Regelung 44 oder UNECE-Regelung 129 zugelassen werden. Kindersitze zugelassen nach UNECE-Regelung 44/03 und nachfolgender Änderungen können weiterhin verwendet werden.

Die bislang in Kraft getretene Phase 1 der UNECE-Regelung 129 betrifft nur integrierte IsoFIX-Kinderrückhalteeinrichtungen, das heißt solche, die mit eigenen Gurten oder einem Fangkörper ausgestattet sind, um das Kind zurückzuhalten. Kinderrückhaltesysteme, die mit den fahrzeugeigenen Sicherheitsgurten befestigt werden, oder bei denen die Rückhaltung des Kindes mit Hilfe der Fahrzeuggurte erfolgt, sind derzeit nicht Bestandteil der UNECE-Regelung 129.

„i-Size“-Kinderrückhaltesysteme können auf jedem „i-Size“-Fahrzeugsitzplatz verwendet werden.

Für den Einsatz eines „i-Size“-Kinderrückhaltesystems auf einem IsoFIX-Fahrzeugsitz ist die Freigabe des Herstellers erforderlich. Diese ist den Zusatzinformationen zum Kindersitz zu entnehmen.

Gegebenenfalls muss, wie bei semi-universalen Kinderrückhaltesystemen nach UNECE-Regelung 44, die aktuelle Fahrzeugliste des Kindersitzes berücksichtigt werden. Hier wird aufgeführt in welchem Fahrzeug und auf welchem IsoFix-Sitzplatz der Sitz verwendet werden kann.

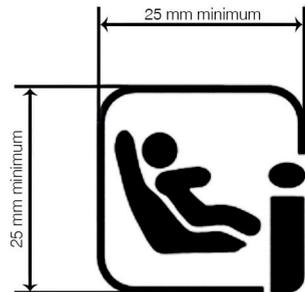
IsoFIX-Kinderrückhaltesysteme dürfen, entsprechend den Angaben im Fahrzeughandbuch, auf Sitzpositionen verwendet werden, die mit „i-Size“ gekennzeichnet sind. Bei Kindersitzen, die semi-universal oder fahrzeugspezifisch zugelassen wurden, ist auch hier die aktuelle Fahrzeugliste des Kindersitzes zu berücksichtigen.

# Fragen und Antwort zur neuen UNECE-Regelung zu Kinderrückhalteeinrichtungen

## 1) Was ist i-Size?

Seit dem 09.07.2013 können Kinderrückhalteeinrichtungen nach der neuen UNECE-Regelung 129 für Kinderrückhalteeinrichtungen zugelassen werden. Mit der neuen Regelung wird die Anwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen vereinfacht, um das Gefährdungsrisiko durch eine falsche Benutzung zu minimieren. Es werden sogenannte Universal-IsoFix-Systeme (genannt „i-Size“) eingeführt. Jede „i-Size“-Kinderrückhalteeinrichtung kann auf jedem „i-Size“ geeigneten Fahrzeugsitz verwendet werden. Auch „i-Size“-Kindersitze mit Stützfuß können universal auf allen „i-Size“-Sitzplätzen eingesetzt werden.

„i-Size“-Kindersitz und Fahrzeugsitze mit „i-Size“-Zulassung werden durch das neue Symbol gekennzeichnet.



Neben der vereinfachten Nutzung der Kinderrückhalteeinrichtungen wurde auch die passive Sicherheit verbessert. Des Weiteren erfolgt eine neue, größenbasierte Einteilung der Kindersitze, wodurch die Wahl eines geeigneten Kinderrückhaltesystems vereinfacht wird.

## **2) Was ist der Unterschied zwischen der UNECE-Regelung 44 und der neuen UNECE-Regelung 129?**

Die Kindersitze werden nicht mehr wie in der UNECE-Regelung 44 nach Gewichtgruppen eingeteilt. Die Gewichtsruppeneinteilung mit ihren zum Teil großen Überschneidungen führte erfahrungsgemäß zu (zu) frühen Wechseln hin zu Sitzen der nächsten Gruppe.

Die Einteilung von Kinderrückhalteeinrichtungen in der UNECE-Regelung 129 erfolgt nicht mehr nur nach dem Gewicht des Kindes wie in der UNECE-Regelung 44, sondern nach der Größe des Kindes in Zentimetern und dem Maximalgewicht, welches das Kind haben darf. Beide Angaben werden vom Hersteller auf dem Sitz ausgewiesen. Bei Verwendung von Kindersitzen nach der neuen Regelung müssen Kinder bis zu einem Alter von 15 Monaten künftig in rückwärts gerichteten Systemen befördert werden. Auch hier soll ein zu früher Wechsel auf vorwärts gerichtete Systeme vermieden werden, um insbesondere den Schutz von Kopf und Hals zu erhöhen.

Des Weiteren wird in der UNECE-Regelung 129 ein dynamischer Test für den Seitenanprall gefordert. In der UNECE-Regelung 44 wird der Seitenaufprall nicht dynamisch getestet.

## **3) Sind Kinderrückhalteeinrichtungen, die auf Basis der neuen Regelung zugelassen wurden, sicherer?**

Mit der neuen Regelung wird die Anwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen vereinfacht. Kinderrückhalteeinrichtungen nach der UNECE-Regelung 129 bieten eine höhere Sicherheit als Systeme nach der UNECE-Regelung 44.

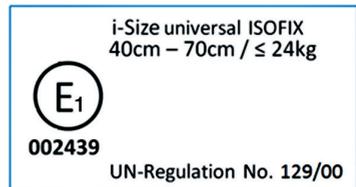
#### 4) Woran erkenne ich einen nach der UNECE-Regelung 129 zugelassenen Kindersitz?

Kinderrückhalteeinrichtungen nach der UNECE-Regelung 129 sind anhand des Genehmigungszeichens zu erkennen, das auf dem Kinderrückhaltesystem angebracht sein muss.

#### Beispiele für Genehmigungszeichen nach der UNECE-Regelung 129:

##### Beispiel 1

- Kreis mit dem Buchstaben „E“ und der Kennzahl des genehmigenden Staates (zum Beispiel „1“ für Deutschland),
- einer Genehmigungsnummer (00 für die Änderungsserie mit anschließender Genehmigungsnummer, hier als Beispiel „2439“),
- der Bezeichnung der Regelung 129 inklusive Änderungsserie (hier 00),
- der Bezeichnung der Kategorie, der Größen- und Gewichtsangabe (i-Size universal ISOFIX und hier als Beispiele der Bereich 40 bis 70 cm und das Gewicht bis maximal 24 kg).



##### Beispiel 2

- Kreis mit dem Buchstaben „E“ und der Kennzahl des genehmigenden Staates (zum Beispiel „1“ für Deutschland),
- einer Genehmigungsnummer (00 für die Änderungsserie mit anschließender Genehmigungsnummer, hier als Beispiel „2450“),
- der Bezeichnung der Regelung 129 inklusive Änderungsserie (hier 00),



- der Bezeichnung der Kategorie, der Größen- und Gewichtsangabe (Specific Vehicle ISOFIX und hier als Beispiele der Bereich 40 bis 70 Zentimeter und das Gewicht bis maximal 24 kg).

Kindersitze, die als „i-Size universal ISOFIX“ zugelassen werden (Beispiel 1), werden zusätzlich mit einem „i-Size“ Symbol gekennzeichnet. „Specific Vehicle ISOFIX“-Sitze (Beispiel 2) sind für die Verwendung in bestimmten Fahrzeugen zugelassen. Hier ist die zum Kindersitz zugehörige Fahrzeugliste zu beachten.

### **5) Ist eine doppelte Kennzeichnung eines Sitzes nach UNECE-Regelung 44 und 129 erlaubt?**

Eine doppelte Kennzeichnung ist nicht erlaubt. Ein Kinderrückhaltesystem muss entweder nach Regelung 44 oder nach Regelung 129 genehmigt werden und eine entsprechende Kennzeichnung aufweisen.

### **6) Sind Hersteller von Kinderrückhaltesystemen zukünftig an die i-Size-Regelung UNECE-Regelung 129 gebunden?**

Dies hängt von der Strategie der Hersteller ab. Es ist davon auszugehen, dass auch zukünftig fahrzeugspezifische Sitze in den Markt kommen werden, da nicht jeder Fahrzeugsitzplatz für „i-Size“ geeignet ist und daher auch keine Kennzeichnung mit dem „i-Size“-Symbol erfolgen kann.

### **7) Dürfen i-Size-Kindersitze nur auf i-Size-Fahrzeugsitzplätzen benutzt werden?**

Verfügt das Fahrzeug zukünftig über „i-Size“-Sitzplätze, ist die Kinderrückhalteeinrichtung zur Verwendung im Fahrzeug auf dem „i-Size“-Sitzplatz geeignet. Grundsätzlich dürfen mit dem „i-Size“-Symbol gekennzeichnete Kindersitze nur auf Fahrzeugsitzplätzen verwendet werden, die ebenfalls mit dem „i-Size“-Symbol gekenn-

zeichnet sind. Jedoch besteht für Hersteller von Kinderrückhaltesystemen die Möglichkeit, einen mit dem „i-Size“-Symbol gekennzeichneten Kindersitz auch für die Verwendung auf anderen Fahrzeugsitzplätzen freizugeben, die über IsoFIX verfügen. Ob die spezielle Kinderrückhalteeinrichtung für den gegebenen IsoFIX-Sitzplatz im Fahrzeug geeignet ist, kann den Zusatzinformationen der Fahrzeughersteller entnommen werden.

Bei Kindersitzen mit Stützfuß ist im Fall einer Verwendung auf einem IsoFix-Sitzplatz auf die aktuelle Fahrzeugliste des Kindersitzes zu achten. Hier wird aufgeführt, in welchem Fahrzeug und auf welchem IsoFIX-Sitzplatz der Sitz verwendet werden kann. Das Problem existiert bei „alten“ Fahrzeugen, wird aber auch bei Neufahrzeugen bestehen bleiben, da nicht alle Sitzpositionen mit „i-Size“ gekennzeichnet werden können.

## **8) Darf ein IsoFIX-Kinderrückhaltesystem auf einem „i-Size“-Sitzplatz verwendet werden?**

IsoFIX-Kinderrückhaltesysteme dürfen entsprechend der Angaben im Fahrzeughandbuch auf Sitzpositionen verwendet werden, die mit „i-Size“ gekennzeichnet sind. Bei semi-universalen Sitzen ist auch die Fahrzeugtypenliste des Herstellers zu beachten.

## **9) Worauf muss geachtet werden, um den richtigen „i-Size“-Kindersitz zu kaufen?**

Der Hersteller gibt auf der Kinderrückhalteeinrichtung den Größenbereich in Zentimetern an, in dem der Sitz für ein Kind geeignet ist. Zusätzlich ist hier auch das maximale Gewicht angegeben, bis zu dem der Sitz benutzt werden darf. In einem Fahrzeug mit „i-Size“-Sitzplätzen kann jeder „i-Size“-Kindersitz eingesetzt werden. Hat der Kindersitzhersteller den „i-Size“-Sitz zur Verwendung auf bestimmten Fahrzeugsitzplätzen mit IsoFIX-Kennzeichnung freigegeben, dann kann die Kinderrückhalteeinrichtung so verwendet werden, wie ein

nach UNECE-Regelung 44 zugelassenes System, das heißt entsprechend der Angaben im Fahrzeughandbuch.

## **10) Warum eine Einteilung der Kinderrückhalteeinrichtungen nach Größe und Gewicht?**

Die Einteilung der Kinderrückhalteeinrichtungen nach Größe des Kindes soll es den Eltern erleichtern, den richtigen Kindersitz einzusetzen. Die Größe des Kindes ist Eltern oft besser bekannt als das Gewicht. Eine Überprüfung der Innenmaße des Kindersitzes sowie der Gurteinstellmöglichkeiten in der neuen UNECE-Regelung 129 stellt sicher, dass das Produkt für den angegebenen Größenbereich verwendet werden kann. Das maximale Gewicht des Kindes, bis zu dem der Kindersitz benutzt werden kann, stellt sicher, dass alle sicherheitsrelevanten Komponenten, auch fahrzeugseitig, entsprechend dem Gesamtgewicht von Kind und Kindersitz ausgelegt sind. Die Einteilung reduziert zudem den zu frühen Wechsel auf ein anderes System.

## **11) Warum rückwärtsgerichtet bis zu einem Alter von 15 Monaten?**

Bei einer Verwendung von Kindersitzen nach der neuen Regelung müssen Kinder bis zu einem Alter von 15 Monaten künftig in rückwärts oder seitwärts gerichteten Systemen befördert werden. Die noch schwach ausgebildete Nackenmuskulatur von Kleinkindern in Verbindung mit dem im Verhältnis zum Körper größeren Kopf macht einen besonderen Schutz des Bereiches Kopf und Hals erforderlich. Aus diesem Grund wurde in der neuen Regelung eine Altersgrenze eingeführt, bis zu der ein Kind mindestens rückwärtsgerichtet oder seitwärtsgerichtet befördert werden muss.

## **12) Wann ist die neue Regelung in Kraft getreten und ab wann wird es „i-Size“-Sitzplätze in Fahrzeugen geben?**

Die neue UNECE-Regelung 129 für Kinderrückhalteeinrichtungen ist am 09.07.2013 in Kraft getreten. Seit Mitte 2013 können auch Fahrzeughersteller Fahrzeugsitze als „i-Size“-Sitzpositionen zulassen. Erste Fahrzeuge mit „i-Size“ gekennzeichneten Sitzplätzen sind bereits 2014 auf den Markt gekommen.

## **13) Ist eine Kennzeichnung von unterschiedlichen Sitzplätzen mit IsoFIX und „i-Size“ innerhalb eines Fahrzeugs möglich?**

Die unterschiedliche Kennzeichnung innerhalb eines Fahrzeugs ist möglich, da die Platzverhältnisse nicht auf allen Sitzplätzen im Fahrzeug ausreichen, um die Sitzpositionen für „i-Size“ freizugeben.

## **14) Bleibt die Möglichkeit der fahrzeugspezifischen Zulassung für Kinderrückhaltesysteme bestehen?**

Es wird insbesondere bei kleineren Fahrzeugmodellen aufgrund des fehlenden Bauraums nicht auf allen Sitzplätzen die Möglichkeit geben, eine „i-Size“-Kennzeichnung anzubieten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird auch zukünftig dafür eintreten, dass kleinere Fahrzeugmodelle nicht von der Möglichkeit des Einsatzes von Kindersitzen ausgeschlossen werden.

## **15) Darf ich die Kinderrückhalteeinrichtungen, die nach UNECE-Regelung 44/03 oder 04 zugelassen sind, weiter verwenden?**

Die bisherige Kinderrückhaltesystem-Regelung (UNECE-Regelung 44) bleibt weiter bestehen und „alte“ Kindersitze nach der UNECE-Regelung 44 (Änderungsserie 03 und nachfolgende Änderungen) dürfen auch weiter verwendet werden. Auch der Erwerb neuer Kindersitze nach UNECE-Regelung 44 ist gestattet.

## **16) Gelten zukünftig beide Regelungen (UNECE-R 44 und UNECE-R 129) parallel?**

Ja, die beiden Regelungen gelten derzeit parallel. Aktuell beinhaltet die UNECE-Regelung 129 nur integrierte IsoFIX-Kinderrückhalteeinrichtungen, das heißt solche, die mit eigenen Gurten oder einem Fangkörper ausgestattet sind, um das Kind zurückzuhalten. Im Anschluss an eine Übergangsphase, in der die UNECE-Regelung 44 überarbeitet wird, sollen IsoFIX-Kindersitze ausschließlich auf Grundlage der neuen UNECE-Regelung 129 zugelassen werden können. Kinderrückhaltesysteme, die mit den fahrzeugeigenen Sicherheitsgurten befestigt werden, oder bei denen die Rückhaltung des Kindes mit Hilfe der Fahrzeuggurte erfolgt, sind noch nicht Bestandteil der UNECE-Regelung 129.

Anforderungen für diese nicht integrierten Kinderrückhalteeinrichtungen, bei denen die Rückhaltung des Kindes durch den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurt erfolgt, werden derzeit bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) für die neue Regelung erarbeitet. Die Festlegung der Vorgehensweise für Kindersitze mit integriertem Rückhaltesystem, die nicht durch IsoFIX sondern mit dem Fahrzeuggurt befestigt werden, wird zu einem späteren Zeitpunkt getroffen.

## **17) Gibt es eine einheitliche Kommunikationsstrategie in Bezug auf die Zulassung von Kindersitzen nach Regelung 44 und 129? Wie wird eine Verunsicherung der Verbraucher durch unterschiedliche Anweisungen in den jeweiligen Handbüchern vermieden?**

Die BAST hat für die Aufklärung der Verbraucher eine Informationsbroschüre zu Kindersitzen herausgegeben. Darüber hinausgehend wird die Kommunikationsstrategie von jedem einzelnen Hersteller festgelegt. Informationen werden den Verbrauchern über die

Betriebsanleitung mitgegeben. Es sollten klare Informationen in den jeweiligen Handbüchern zu Kraftfahrzeugen und Kindersitzen stehen. Dazu bedarf es selbstverständlich der Kommunikation zwischen Fahrzeugherstellern und Kindersitzherstellern.

### **18) Gibt es „i-Size“-Kinderrückhaltesysteme für alle Altersgruppen?**

Derzeit besteht nur für Kinderrückhaltesysteme mit integriertem Gurtsystem die Möglichkeit einer Zulassung auf Basis der UNECE-Regelung 129. Die Verwendung von „i-Size“-Kinderrückhaltesystemen wird durch festgelegte maximale Abmessungen und die erforderliche Einhaltung eines Gesamtgewichtes von Kind und Kinderückhaltesystem begrenzt. Die Zulassung als „Specific Vehicle ISOFIX“-Sitz ermöglicht eine Überschreitung der maximalen Abmessungen zum Beispiel für große rückwärtsgerichtete Kinderrückhaltesysteme, wobei Anforderungen an die passive Sicherheit der UNECE-Regelung 129 bestehen bleiben. Anforderungen an Kinderrückhaltesysteme ohne eigenes Gurtsystem für ältere Kinder im Rahmen der UNECE-Regelung 129 werden derzeit erarbeitet.

### **19) Dürfen die neuen Kinderrückhalteeinrichtungen in Deutschland benutzt werden?**

Ja, nach § 21 Abs. 1a der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen Kinderrückhalteeinrichtungen nach der bisherigen UNECE-Regelung 44 und der neuen UNECE-Regelung 129 verwendet werden. Aufgrund der einfacheren Handhabung und der verbesserten Schutzwirkung empfiehlt das BMVI die Verwendung von Kinderückhalteeinrichtungen nach der neuen UNECE-Regelung 129.



## **Impressum**

Herausgeber:

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53  
D-51427 Bergisch Gladbach  
[www.bast.de](http://www.bast.de)

Redaktion, Konzeption und Gestaltung:  
Bundesanstalt für Straßenwesen

Bildnachweis: Titelbild Dron/Fotolia.com

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr  
und digitale Infrastruktur, Bonn

Bergisch Gladbach, Juli 2016

