

04.09.2012 - 12:22 Uhr

Kindertransporte: Längsbänke sind gefährlich



Bern (ots) -

Der TCS hat zusammen mit PostAuto Schweiz AG einen Crashtest bei 35 km/h mit einem Minibus durchgeführt, der zum einen mit Längsbänken und zum andern mit einer herkömmlichen Sitzanordnung ausgerüstet war. Passagiere, die in Fahrtrichtung blicken sind gut geschützt. Jene auf Längsbänken hingegen sind grossen Gefahren ausgesetzt. Der TCS fordert deshalb ein Verbot von Längsbänken für Kindertransporte. Der Test zeigte auch wie wichtig es ist, sich in Minibussen anzuschnallen.

Der TCS wollte die Wirksamkeit der verschiedenen Systeme prüfen, die derzeit für Schulbusse zugelassen sind und ihre jeweiligen Stärken und Schwächen feststellen. Zusammen mit PostAuto und der Sendung "Kassensturz" hat der TCS dazu in diesem Sommer Crash-Tests im Dynamic Test Center von Vauffelin (BE) durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Positionen von Kindertransporten simuliert: Zwei Crash-Puppen, sogenannte "Dummys" wurden auf Längsbänken positioniert und zwei auf Sitzen mit Blickrichtung in Fahrtrichtung.

Auf der Längsbank wurde ein Dummy mit der Figur eines sechsjährigen Kindes vorschriftsgemäss mit einem Zweipunkt-Gurt (auch Beckengurt genannt) angeschnallt, und ein zweiter Dummy als zwölfjähriger Jugendlicher bewusst nicht angeschnallt. Auf den Sitzen in Fahrtrichtung sind zwei sechsjährige Kinderdummies mit Dreipunkt-Gurten angeschnallt: Einer auf einem Sitz mit reduzierten Massen, der andere auf einem Kindersitz mit Rückenlehne. Der Aufprall erfolgte mit 35 km/h gegen eine feste Mauer.

Erhöhte Gefährdung auf Längsbänken Die Ergebnisse lassen keine Zweifel offen: Das Kind auf dem seinem Körper angepassten Kindersitz erlitt nur geringfügige Verletzungen an Hals und Kopf, und auch das mit einem Dreipunkt-Gurt auf dem verkleinerten Sitz angeschnallte Kind war gut geschützt. Die gemessenen Werte lagen bei beiden Puppen deutlich unter den biomechanischen Grenzen.

Für die beiden Kinderdummies auf der Längsbank fielen die Ergebnisse viel ungünstiger aus. "Die eine Puppe, die trotz vorhandener Zweipunkt-Gurte bewusst nicht angeschnallt wurde, flog buchstäblich durch den Minibus. Sie

erlitt schwere Verletzungen an Hals, Brust, Becken und Kopf. Die Überlebenschancen sind in so einer Situation gering," erläutert Anton Keller, Ingenieur der Abteilung Mobilitätsberatung des TCS. Auch die mit einem Beckengurt gesicherte Puppe wurde schwer verletzt, da der Rückhalt bedingt durch einen Defekt des Gurtrollers während des Aufpralls mangelhaft ausfiel. Die Puppe prallte kopfüber auf den Boden und auch der Beckenbereich wurde durch den Aufprall stark in Mitleidenschaft gezogen.

Unfallstatistik Gemäss der bfu ist die Zahl der Unfälle von Kindern im Alter von 10 bis 14 Jahren in einem Minibus eher niedrig: 22 Schwerverletzte und 2 Tote waren in den letzten zwanzig Jahren zu beklagen. In Privatfahrzeugen verunfallten in den letzten zehn Jahren (2002-2011) 5'181 Kindern derselben Altersgruppe. Auch wenn sich die Verkehrssicherheit in diesem Zeitraum deutlich verbessert hat, so waren 2011 doch immer noch 394 verletzte Kinder und ein Todesfall in Privatfahrzeugen zu verzeichnen. Berücksichtigt man alle Verkehrsunfälle (Fussgänger, Fahrräder, etc.), so wurden 2011 1'555 verletzte Kinder und 10 Todesopfer registriert.

Geltende Vorschriften Obwohl seit dem 1. Januar 2008 keine derartig ausgestatteten Fahrzeuge mehr immatrikuliert werden können, sind Kindertransporte auf Längsbänken in der Schweiz noch zulässig. Seit dem 1. Januar 2010 müssen ferner alle noch zugelassenen Fahrzeuge mit Beckengurten ausgerüstet sein. Der Test des TCS zeigt aber, dass diese Massnahmen nicht ausreichen und dass sich ein Verbot von Kindertransporten auf Längsbänken als weiterer Schritt aufdrängt. Der Bericht des bfu "Schülertransporte 2011" führt alle geltenden Bestimmungen für Schulbusse auf.

Vier Fragen an Jean-Marc Thévenaz, Leiter Verkehrssicherheit des TCS

1. Warum sind Längsbänke in der Schweiz noch zugelassen?

Diese Frage ist dem Gesetzgeber zu stellen. Das Unglück von Salins (VS) im Januar 2004 hat eine Kehrtwende gebracht. Infolge dieses Unglücks wurden ab 2008 keine Minibusse mit Längsbänken mehr neu zugelassen. Und ab 2010 mussten die Längsbänke der noch vorhandenen Minibusse mit Beckengurten ausgestattet werden. Aber die vor 2008 zugelassenen Minibusse dürfen in der Schweiz weiterhin verkehren - und genau diese Fahrzeuge erachten wir als gefährlich.

2. Ist es aber angesichts der niedrigen Unfallzahlen der letzten 20 Jahren wirklich so dringend, diese Minibusse zu ersetzen?

Jeder Tote oder Verletzte ist einer zu viel. Die Erfahrung zeigt, dass sich schwere Unfälle jederzeit und überall ereignen können. Dagegen können wir eine einfache Vorsichtsmassnahme treffen: Ersetzen der veralteten Minibusse durch sichere Fahrzeuge für unsere Kinder. Die Technik ist verfügbar, bewährt und zuverlässig. Auch gilt es, die Prävention bei Kindern, Eltern und Behörden zu verstärken: Gurte sollten immer getragen werden, sobald das Fahrzeug fährt.

3. Belastet der Ersatz all dieser Minibusse die Gemeinden nicht zu stark?

Die Kostenfrage stellt sich, vor allem für kleinere Gemeinden. Doch die Sicherheit darf in diesem Bereich nicht einem Kompromiss geopfert werden. Zu bedenken ist auch, dass die wenigen Fahrzeuge, die noch verkehren, alle mindestens 5 Jahre alt und wahrscheinlich längst amortisiert sind.

4. Der Privatverkehr ist bezüglich der Gurten-Tragepflicht strengen Regeln unterworfen. Warum gelten diese Regeln für den öffentlichen Verkehr nicht?

Auch wenn es eine Grauzone gibt, sind diese Transportarten völlig unterschiedlich. Der öffentliche Verkehr fährt meist mit geringer Geschwindigkeit, auf eigenen Spuren und seine Fahrzeuge sind oft deutlich schwerer als die Fahrzeuge, mit denen er in Berührung kommt. All dies bedeutet, dass die Passagiere eines Trams oder Linienbusses sicherer sind als Passagiere in einem Privatfahrzeug. Hinzu kommt, dass der Aufwand und die Kosten für die entsprechenden Einrichtungen in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs kaum zu stemmen wären.

Die Frage der Gurten-Tragepflicht im öffentlichen Verkehr stellt sich insbesondere bei Bussen auf Autobahnen, Schnell- oder Bergstrassen. Hier empfiehlt der TCS, die verfügbaren Sicherheitsgurte zu benützen. Diese Massnahme kann Leben retten.

Drei Fragen an Fabian Kirchhofer, Verantwortlicher für Schülertransporte bei PostAuto

1. Warum beteiligt sich PostAuto am Crash-Test?

PostAuto hat diese Tests aus Überzeugung mit finanziert. Wir transportieren jährlich mehr als 120 Millionen Passagiere, darunter 4 Millionen Kinder mit unseren Schülertransporten. Die Sicherheit unserer Passagiere ist für

uns eine ständige Sorge, ganz besonders wenn es sich um Schüler handelt. PostAuto hat Längsbänke schon 2006 abgeschafft, zwei Jahre vor der gesetzlichen Verpflichtung. Die Sicherheit der Schüler hat immer Vorrang und erlaubt keine Verschiebung auf morgen.

2. Machen Sie sich Sorgen wegen der Sicherheit? Halten Sie Lösungen für möglich?

Die Sicherheit beschäftigt uns dauernd, nicht nur bei den Schülertransporten. PostAuto hat auf allen Ebenen viel in die Sicherheit investiert. So haben wir die Ausstattung unserer Schulbusse optimiert und beispielsweise Dreipunktgurte oder kleinere, der Grösse der Schüler angepasste Sitze installiert, mit Kopfstützen und erhöhten Rückenlehnen. Die Sicherheit hängt aber nicht nur von der Ausstattung ab, sondern ebenso von der Auswahl und Ausbildung der Chauffeure, von Inspektionen und Kontrollen und nicht zuletzt von der Sensibilisierung der Passagiere.

3. Erlebt PostAuto Schüler, die sich nicht anschnallen oder den Gurt während der Fahrt öffnen?

Ja. Schüler müssen in Schulbussen angeschnallt sein. Das Fahrpersonal fordert die Kinder vor jeder Fahrt auf, die Sitzgurte zu schliessen und muss dies auch überprüfen. Dazu ist es gesetzlich verpflichtet. Dennoch kann es vorkommen, dass Schüler während der Fahrt die Gurte öffnen. Daher können auch die Eltern mithelfen, indem sie ihren Kindern beibringen, die Gurte während der Fahrt nie zu öffnen.

Die Gurten-Tragpflicht für Jugendliche und richtiges Verhalten während der Fahrt zugunsten der Sicherheit wird in den Bussen nicht immer ohne weiteres beachtet. Seit 1998 hat PostAuto in der Romandie zusammen mit Schulgruppen und andern Partnern ein Programm zur Sensibilisierung der Jugendlichen zusammengestellt: Als Mediatoren tätiges Fahrpersonal sensibilisieren die Jugendlichen auf spielerische Weise, beraten aber auch anderes Fahrpersonal bezüglich des zweckmässigen Verhaltens bei den Halten der Busse und während der Fahrt. In dieser Funktion treten sie in Schulklassen oder auch direkt in den Bussen auf.

Kontakt:

Stephan Müller, Mediensprecher TCS, 058 827 34 41, 079 302 16 36,
stephan.mueller@tcs.ch

Mediendienst PostAuto, 058 338 57 00, infomedia@postauto.ch

Die Bilder sind auf Flickr -
http://www.flickr.com/photos/touring_club/sets/72157631381252180/.
Das Video ist auf Youtube - www.youtube.com/tcs.

Die detaillierten Ergebnisse des Tests und die komplette Pressedossier sind im Internet unter www.presetcs.ch abrufbar.

Medieninhalte



Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000091/100724195> abgerufen werden.