

## Bericht Kindersitztest und Unfallzahlen damals und heute

### 40 Jahre Konsumentenschutz: der TCS-Kindersitztest

1968 publizierte der TCS erstmals einen Kindersitztest. Es war der erste Test des TCS, der in internationaler Zusammenarbeit entstand. Noch heute wird in Zusammenarbeit mit den Automobilclubs unserer Nachbarländer, ADAC und ÖAMTC, sowie der Stiftung Warentest getestet. Es handelt sich um den grössten Kindersitztest Europas. Die Resultate werden von Finnland bis Spanien in vielen Ländern publiziert.

Bisher wurden 331 Testresultate von Kindersitzen publiziert. Seit 1997 wird jedes Jahr ein Kindersitz-Test durchgeführt. Dieses Jahr sogar 2x (nächste Publikation Ende Oktober). Seit 1993 entsteht auch die Broschüre „Auto-Kindersitze“. Heute hat sie eine Auflage von 140'000 Exemplaren pro Jahr. Seit 2002 besteht die Zusammenarbeit bei der Broschüre mit der bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung). Sie wird finanziell unterstützt durch den Fonds für Verkehrssicherheit FVS. Die Broschüre ist auch in der „Mama-Geschenkpäckung“ von Present-Service mit einer Auflage von 60'000 enthalten.



*Kindersitze gestern und heute. Links: so sahen Kindersitze 1968 aus. Rechts ein moderner Kindersitz, der sich mit dem Sicherheitsgurt aber auch mit Isofix-Befestigung im Fahrzeug befestigen lässt.*

- 1968: Sechs Kindersitze im Test. Die Preise lagen damals zwischen 75 und 200 CHF. Da Ende der 60er der Sicherheitsgurt noch nicht in allen Fahrzeugen serienmässig war, mussten die Kindersitze mühsam mit Bügeln und anderen Adaptern befestigt werden. Fazit: nur zwei Sitze boten „ganz guten Schutz“, beide kamen aus Schweden und hiessen Klippan und Hylte. (Touring 1968)
- 1972 wurden elf Kindersitze getestet. Schlagzeile im Touring „Unsere Kinder sind in Gefahr!“. Erstmals wurden Crashtests durchgeführt. Die Geschwindigkeit betrug 33km/h und es wurde bereits ein Kinderdummy verwendet, der von Kameras mit 500 Bildern pro Sekunde „beobachtet“ wurde.
- 1974 wurden zehn Kindersitze getestet. Bereits damals wurde erkannt, dass Kinder unter zwölf Jahren ein spezielles Rückhaltesystem benötigen! Bis heute ist in der Schweiz die Verwendung eines Kindersitzes nur für Kinder bis sieben Jahre obligatorisch.

#### Mediendienst

Mediensprecher: Stephan Müller  
Maulbeerstrasse 10  
3001 Bern  
Tel.: 031 380 11 44  
Fax: 031 380 11 46  
E-mail: [smueller@tcs.ch](mailto:smueller@tcs.ch)  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

#### Service de Presse

Porte Parole: Bernard Manguin  
Ch. de Blandonnet 4, CP 820  
1214 Vernier / Genève  
Tél.: 022 417 27 16  
Fax: 022 417 27 22  
E-mail: [sdebons@tcs.ch](mailto:sdebons@tcs.ch)  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

- 1977: 25 Kindersitze im Test. Gleichzeitig wird erstmals ein positives Fazit gezogen, da sich die Sicherheit der Produkte erhöht hat.
- 1981 wurden 20 Produkte getestet. Gleichzeitig tritt eine europaweit einheitliche Zulassungsprüfnorm in Kraft: das ECE-Reglement 44.00 (ECE = Economic Commission for Europe). Diese umfasst u.a. einen Frontalcrashtest mit Kinderdummys bei einer Geschwindigkeit von 50km/h. Die Prüfnorm wurde seit der Einführung weiterentwickelt und angepasst. Heute wird für die Zulassung eines Kindersitzes nach der weiterentwickelten Prüfnorm ECE R44.04 geprüft. Nach wie vor sind Seitenaufprallcrashtests aber gesetzlich nicht vorgeschrieben. Der TCS führt diese Tests jedoch seit 1999 durch. Seit dem Jahr 2000 ist dieser Test auch fester Bestandteil der Bewertung. Die Fortschritte beim Seitenaufpralltest sind seither bemerkenswert. Dies kam vor allem durch Konsumentenschutztests zu Stande, wie sie u.a. vom TCS durchgeführt werden. Der TCS empfiehlt die alten Kindersitze (vor 1995, 44.00-02, die in der Schweiz immer noch erlaubt sind) nicht mehr zu verwenden. Sie entsprechen bei Weitem nicht mehr dem technischen Stand von heute. In Deutschland z.B. sind Kindersitze mit ECE-Label 44.02 seit diesem Jahr verboten.  
Ausserdem tritt im Jahr 1981 eine weitere wichtige Neuerung in der Schweiz in Kraft: Neufahrzeuge müssen nun zwingend mit Sicherheitsgurten auch auf den Rücksitzen ausgerüstet sein.
- 1993 sind 21 Kindersitze im Test, erstmals wird die Broschüre „Auto-Kindersitze“ publiziert.
- 1995 tritt das weiterentwickelte Reglement der ECE R44.03 in Kraft. Die Anforderungen bei den Frontal-Crashtests werden erhöht. Die Gewichtsklasse 0+ wird eingeführt. Diese umfasst den Bereich bis 13kg Körpergewicht statt wie bisher 10kg. Mit Einführung dieser Gewichtsklasse sollen Kleinkinder länger rückwärtsgerichtet gesichert werden können, was deren Sicherheit erhöht.
- 1997-2004: Weitere 183 Kindersitze werden dem harten TCS-Test unterzogen. Seit 1999 wird auch der Seitenaufprallschutz mit Crashtests überprüft. Seit 2000 ist dieses Kriterium Bestandteil der Bewertung. Auf dem Markt sind vermehrt Kindersitze mit Isofix-Befestigung erhältlich. Seit 2002 müssen Kinder unter sieben Jahren vorne und hinten in Kindersitzen gesichert werden.
- 2005 und 2006 werden weitere 20, resp. 29 Kindersitze getestet. Die neuste Prüfnorm ECE 44.04 tritt in Kraft. Diese umfasst neu eine Überwachung der Produktqualität in der Serienproduktion.
- 2007 In diesem Jahr werden 30 Kindersitze auf Sicherheit, Bedienung, Komfort und Gebrauch überprüft. Der TCS-Test wird den neusten Erkenntnissen der Kindersicherheit angepasst. So wird nun eine Karosserie eines Opel Astra H verwendet. Als Crashpuppen wird die neuste Q-Dummy-Generation eingesetzt.
- 2008 werden weitere 25 Kindersitze getestet. Eine ausführliche Beschreibung ist im Bericht und in der Broschüre „Auto-Kindersitze 2008“ enthalten.



*Diese Schlagzeilen stammen aus dem Touring anno 1972. Damals wurde erstmals mit Crashtests auf die ungenügende Sicherheit der Kindersitze aufmerksam gemacht. Heute sind solche Bilder beim Test erfreulicherweise selten geworden.*

## Unfallzahlen damals und heute

In der Schweiz sind erst seit dem 1. Januar 2002 Kindersitze vorne und hinten im Fahrzeug für Kinder unter sieben Jahren vorgeschrieben. Vorher war zwar die Verwendung eines Kindersitzes auf dem Beifahrersitz Pflicht, aber hinten konnten die Kinder auch wahlweise mit dem Sicherheitsgurt des Fahrzeuges gesichert werden. Der Vergleich mit Deutschland und Österreich zeigt, dass dort bereits seit 1993 strengere Gesetze gelten: Kinder unter 12 Jahre und 150cm Grösse müssen noch im Kindersitz reisen.

### Verletzte und getötete PW-Insassen im Alter von 0-12 Jahre nach Unfalljahr, 1997-2006

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Getötete	0- 6 Jahre	1	6	3	2	1	7	5	5	3	4
	7-12 Jahre	2	3	2	1	4	1	2	1	0	1
	<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>5</b>
Verletzte	0-6 Jahre	305	273	263	286	261	207	224	213	184	160
	7-12 Jahre	246	296	305	369	309	313	288	278	214	235
	<b>Total</b>	<b>551</b>	<b>569</b>	<b>568</b>	<b>655</b>	<b>570</b>	<b>520</b>	<b>512</b>	<b>491</b>	<b>398</b>	<b>395</b>

In der Schweiz kamen in den letzten Jahren zwischen drei und neun Kinder jährlich im Auto ums Leben. Das war nicht immer so. So waren 1980 noch 19 tote und 695 verletzte Kinder (bis 14 Jahre) zu beklagen. Die Zahl der verletzten Kinder im Auto sank erfreulicherweise in den letzten Jahren spürbar. Trotzdem sind 395 verletzte Kinder (2006) noch zu viel. Wenn alle jungen Passagiere den Kindersitz länger als bis sieben Jahre verwenden würden, wären es bestimmt noch weniger. Denn erst ein Kindersitz kann den komfortablen und sicheren Transport von Kindern bis zum Alter von zwölf Jahren oder 150cm Grösse sicherstellen.