

Zeitschrift: GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige Schweiz
Herausgeber: Schweizerischer Verband für das Gehörlosenwesen
Band: 84 (1990)
Heft: 20

Artikel: Autofahrschule schon ab 16
Autor: Egger, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-924762>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Autofahrschule schon ab 16

Bei unseren westlichen Nachbarn läuft seit drei Jahren der interessante Versuch einer «*apprentissage anticipé de la conduite* (AAC)», was man mit vorgezogener Fahrschule übersetzen könnte. Die Idee stammt aus Amerika.

Ab 16 können sich Grégoire oder Fabienne ans Steuer eines Autos setzen, um mit einem mindestens 28jährigen, im Besitze eines gültigen «Billets» stehenden Beifahrer das Metier zu erlernen: Höchstgeschwindigkeit 90 Stundenkilometer; anstelle unseres «L» kennzeichnet ein kreisrundes, blauweisses Schild das Fahrzeug als «*conduite accompagnée*». Nach 1000 Kilometern wird erste Bilanz gezogen. Der Lernfahrer bringt dazu sein Rapportbüchlein mit, in das er seine Fahrten samt entsprechendem Kommentar eingetragen hat. Selbstverständlich folgen dieser «Anlehre» Fahrstunden bei einem staatlich konzessionierten Fahrlehrer und selbstverständlich kann auch in Frankreich niemand vor Erreichung des 18. Altersjahres an die Fahrprüfung. Die Durchfallquote der AAC-Schüler liegt jedoch nur bei 10 Prozent. Das Risiko, in den der Prüfung folgenden Jahren einen Unfall zu bauen, ist bei ihnen fünf- bis sechsmal weniger hoch!

Was Psychologen herausfanden

Die Methode fusst auf Erkenntnissen amerikanischer Psychologen: Mit 16 lässt sich der Jugendliche noch etwas sagen. Er hat weniger vorgefasste Meinungen, er will nicht gegen besseres Wissen seinen Kopf durchsetzen. Das ist das eine. Das andere: Monatelang mit nur 90 Stundenkilometern durch die Gegend fahren, führt zu einem anti-aggressiven Fahrstil. Der Respekt vor den Höchstgeschwindigkeiten ist weitaus grösser. Und ein Drittes: Zumeist sind die Eltern die Beifahrer. Zwischen ihnen und dem autofahrenden Sohn oder der Tochter entwickeln sich Solidarität und Bereitschaft zum Dialog. Das Verantwortungsgefühl geht aus dieser Fahrgemeinschaft gestärkt hervor.

Erschreckende Zahlen

1988 starben auf Frankreichs Strassen 10 548 Menschen, 1122 unter ihnen gehörten der Altersklasse 18 bis 24 an. Verletzt wurden 244 042 Personen; von ihnen verbringen

viele den Rest ihres Lebens in einem Rollstuhl. Es leuchtet daher ein, dass der Staat nach Lösungen sucht, um diese erschreckenden Zahlen zum Sinken zu bringen.

Grünes Licht auch für die Schweiz?

«In der Schweiz sind bezüglich der Herabsetzung des Lernfahralters keine ähnlichen Bestrebungen im Gange», erklärte auf unsere Anfrage bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) der für die Ausbildung der Fahrzeuglenker verantwortliche Stefan Siegrist. Er gibt zu bedenken:



Lernfahralter 16: Chance oder Gefahr?

- Wenn früher mit Fahren begonnen wird, erhöht sich die Unfallgefahr, weil eben insgesamt mehr Fahrer(innen) unterwegs sind;
- die guten Resultate könnten auf die intensivere Betreuung zurückzuführen sein;
- es müsste untersucht werden, ob der anti-aggressive Fahrstil anhält (Längsschnittuntersuchung). Nur wenn dies der Fall ist, kann der ersterwähnte Punkt wettgemacht werden.

Das französische Ausbildungssystem hat also Vor- und Nachteile. «Sicher ist», meint der BfU-Experte abschliessend, «dass die Diskussion darüber in der Schweiz in Gang kommen und sich auch unsere Beratungsstelle intensiver damit beschäftigen wird.»

Paul Egger

«Sie sind doch ihre Freiheit gewöhnt»

Susanne ist eine Mutter, der die Gesundheit und Sicherheit ihrer Kinder über alles geht. Die Wohnung ist kindersicher eingerichtet, und Susanne beginnt bei ihrem Jüngsten gerade mit ersten Übungen einer verantwortungsvollen Verkehrserziehung. Nur ausgerechnet im Auto – da handelt Susanne verantwortungslos.

«Ich mag meine beiden Kinder nicht in diese Sitze zwingen», sagt sie, «sie sind doch ihre Freiheit gewöhnt». Das Resultat: Die beiden Buben sitzen vollkommen ungesichert auf den Rücksitzen, knien vor dem Rückfenster oder stehen zwischen den vorderen Sitzen, damit sie dem Mami beim Fahren über die Schulter sehen können. «Aber sie halten sich immer gut fest», sagt Susanne.

Bequemlichkeit und Unwissenheit mögen es sein, die Eltern wie Susanne zu solch unverantwortlichem Leichtsin-

Wir Erwachsenen werden vom Gesetzgeber vor unserem eigenen Leichtsin geschützt. Wir sind verpflichtet, uns anzuschallen; tun wir es nicht, werden wir zur Kasse gebeten. 90 Prozent von uns benutzen regelmässig den Gurt, seit Gesetz und Bussgeld uns dazu zwingen. Die logische Folge daraus müsste doch sein, die gleiche Regelung auch für Kinder einzuführen. Die Erfahrung hat gezeigt: mit flammenden Appellen kann hier wenig erreicht werden. Erst wenn Busse droht, ist die nötige «Einsicht» plötzlich da.

Die Fahrzeughersteller sind mitschuldig daran, dass es um die Kindersicherheit so schlecht bestellt ist. Warum werden Autos nicht serienmässig mit höhenverstellbaren Gurten und Kopfstützen ausgestattet? Warum werden nicht Autos entwickelt und gebaut, bei denen Sicherheitssysteme für Kinder bereits integriert sind? Der schwedische Hersteller Volvo beispielsweise hat gezeigt, dass so etwas möglich ist: Die mittlere Rückenlehne eines neuen Modells kann so umgeklappt werden, dass problemlos ein Kindersitz daraus wird.

Eine Erklärung dafür, dass die Automobilbranche so wenig für die Sicherheit der Kinder tut, mag darin liegen: Die Leute kaufen eben lieber ein «sportliches» Auto als ein «sicheres».

Elke Leger
in «spielen und lernen»



Angegurtet – sicher. Das gilt auch für Kinder auf dem Rücksitz.