Autofahrschule schon ab 16

Autor(en): Egger, Paul

Objekttyp: Article

Zeitschrift: GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige

Schweiz

Band (Jahr): 84 (1990)

Heft 20

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-924762

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek* ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.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 «Billetts» stehenden Beifahrer Metier zu erlernen: das Höchstgeschwindigkeit 90 Stundenkilometer; anstelle unseres «L» kennzeichnet ein anstelle 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» Fahr-stunden bei einem staatlich konzessionierten Fahrlehrer und selbstverständlich kann auch in Frankreich niemand vor Erreichung des 18. Altersiahres 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 Höchstge-schwindigkeiten 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:

- Wenn früher mit Fahren begonnen wird, erhöht sich die Unfallgefahr, weil eben insgesamt mehr Fahrer(innen) unterwegs sind;

den, ob der anti-aggressive Fahrstil anhält (Längsschnittuntersuchung). Nur wenn dies der Fall ist, kann Punkt ersterwähnte wettgemacht werden.

französische Ausbildarüber in beschäftigen wird.»

Paul Egger

Nur jedes vierte Kind ist im Auto richtig gesichert

«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 zwängen», 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 Leichtsinn

Wir Erwachsenen werden vom Gesetzgeber vor unserem eigenen Leichtsinn geschützt. Wir sind verpflichtet, uns anzuschnallen; 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 Rege-lung 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? 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.

Chance oder Gefahr?

 die guten Resultate könnten auf die intensivere Betreuung zurückzuführen sein;

es müsste untersucht wer-

dungssystem hat also Vorund Nachteile. «Sicher ist», meint der BfU-Experte abschliessend, «dass die Diskussion der Schweiz in Gang kommen und sich auch unsere Beratungsstelle intensiver damit

bringen. Nur die Hälfte aller Kinder wird bei Autofahrten überhaupt gesichert, und wiederum die Hälfte von ihnen ist ungenügend, etwa nur mit den Erwachsenen-Gurten, geschützt. Das bedeutet: Nur jedes vierte Kind sitzt wirklich sicher im Wagen. Schon bei einem Aufprall mit 50 km/h verzwanzigfacht sich das Gewicht eines Kindes; Versuche haben gezeigt, dass Kinder bereits bei einer Geschwindigkeit von 11 Stundenkilometern kaum eine Chance haben, unverletzt davonzukommen.

Über 1200 Kinder verunglükken pro Jahr als Mitfahrer im Auto – einige so schwer, dass sie sterben müssen oder ihr Leben lang behindert sein werden. Vom Gesetz her gibt es keinen Schuldigen: Eltern sind nicht verpflichtet, ihre Kinder im Auto überhaupt zu sichern.