

60 Jahre „Fahrschule“

Das ist in den ersten 60 Jahren passiert

Teil 3: Die 70er-Jahre

Zusammengestellt von Dietmar Fund

Neue Richtlinien für Ausbildung und Prüfung sowie die Fahrschulüberwachung wurden in der ersten Hälfte der 70er-Jahre heiß diskutiert. Mit dem Fahrlehrergesetz hatte der Berufsstand 1969 die wichtigste Grundlage seiner Arbeit durchsetzen können. Danach packte die Bundesvereinigung zügig weitere Regelwerke wie die Fahrschüler-Ausbildungsordnung oder die Prüfungsrichtlinie an. Schon damals wurde kontrovers über eine wirksame Fahrschulüberwachung diskutiert, die gegen die Auswüchse des harten Preiswettbewerbs dringend geboten schien.

Jahrgang 1970

„Von innen dran drehen“: Mit diesem Slogan bewirbt Hagus aus Solingen den von innen verstellbaren Außenspiegel für den VW Käfer (FS 1/70, S. 7).

„In eigener Sache“ gibt Verleger Heinrich Vogel bekannt, dass die Verlagsgruppe Bertelsmann die Mehrheit an seinem Verlag übernommen hat (FS 1/70, S. 12).

Als erste Fahrlehrerausbildungsstätte bekommt das Verkehrs-Institut in Quelle die amtliche Anerkennung zugesprochen (FS 2/1970, S. 42). Wie es in dem Artikel heißt, sind einige Landesverbände und die Bundesvereinigung Mitglieder des gemeinnützigen Vereins, der hinter dem Institut steht.

Die Agria-Werke in Möckmühl warben in FS 2/70, S. 51 für ihre Gartengeräte.

Mit der Schaffung einer Ausstattungsrichtlinie für Fahrschulen und der Fahrschulüberwachung beschäftigte sich der Länderausschuss „Technische Kraftfahrzeugüberwachung“, in dem auch die Bundesvereinigung saß. Außerdem stellte die Bundesvereinigung in FS 3/70, S. 81 fest, dass die Länder in der Frage der Anbringung des Fahrschule-Schildes unterschiedlicher Meinung seien. Bei der Fahrschulüberwachung sah man die TÜV nicht als geeignete Organisationen an.

„Wie muss eine moderne Fahrschule eingerichtet sein?“, Diese Frage beantwortet die Bundesvereinigung in FS 4/70, wo über den Stand der Ausstattungsrichtlinie detailliert berichtet wird.

FS 5/70, S. 155 meldet, dass Gebhard Heiler am 21.3.70 „mit überwiegender Stimmenmehrheit“ zum 1. Vorsitzenden des Landesverbandes der Kraftfahrlehrer Baden-Württemberg gewählt worden ist.

Im Mittelpunkt der „Generalversammlung“ des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer standen am 12.4.70 offenbar die Besonderheiten von Fahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung (FS 5/0, S. 155).

Am 2./3.4.70 wurde Werner Hilff als 1. Vorsitzender der Bundesvereinigung bestätigt. Neuer 1. Stellvertreter wurde Ernst Fröhling, neuer 2. Stellvertreter Fritz Rauscher (FS 5/70, S. 163).

FS 6/70, S. 210 druckt die neue Ausstattungsrichtlinie ab, die am 26.3.70 veröffentlicht worden war.

Am 15.6.70 stirbt Heinrich Vogel (FS 7/70, S. 3).

Über die sich abzeichnende Ausbildungsrichtlinie für Fahrschüler berichtete die Bundesvereinigung in FS 10/70, S. 355.

Zum 1.3.71 sollte die neue StVO in Kraft treten. Darauf weisen 1971 verschiedene Anzeigen von Verlagen hin, während die Redaktion nur über Vorstufen der StVO berichtet.

Dass der Pedalerie-Hersteller Wilhelm Veigel 50 Jahre alt geworden ist, meldet FS 12/70, S. 454.

Jahrgang 1971

Der Hamburger Verband setzte sich für einen Automatikseintrag in den Pkw-Führerschein ein, den die meisten Bundesländer offenbar nicht für nötig hielten (FS 1/71, S. 2).

Seit November 1970 dürfen Fahrschulwagen bei Ausbildungsfahrten das amtliche „Fahrschule“-Schild an Front und Heck tragen (FS 1/71, S. 10).

In ihrer Sitzung vom 26.11.70 setzte sich die Bundesvereinigung dafür ein, eine zweite Prüfung für angehende Fahrlehrer vorzuschreiben, die sie nach zwei Jahren Tätigkeit als angestellter Fahrlehrer ablegen sollten. Dieses Modell setzte der Dachverband gegen die unzureichende Überwachung einer ordnungsgemäßen Ausbildung der Fahrschüler (FS 1/71, S. 13). Die Bundesvereinigung empfahl Verbandsfahrschulen, die in Baden-Württemberg geschaffene rote Raute mit dem Slogan „gut betreut – Verbands-Fahrschule“ zu verwenden.

Über die neue Prüfungsrichtlinie berichtet FS 2/71, S. 47. Die bisherigen „Quizfragen“ werden jetzt durch Fragen ergänzt, bei denen der Fahrschüler selbst Zahlen et cetera eintragen muss.

Über die Grundlagen der Lernpsychologie informiert Dr. Dr. ??? Böcher in FS 3/71, S. 81.

Seit 11.3.71 sind reflektierende Kennzeichen zugelassen (FS 4/71, S. 147).

Die „obligatorische Weiterbildung von Fahranfängern“ bringt der Fahrlehrer-Verband Hamburg in die Diskussion. Der Führerschein sollte erst nach einem Jahr Fahrpraxis sowie einem „Sicherheits- und Gefahrentraining“ unbegrenzt erteilt werden (FS 5/71, S. 164). In einer dafür erstellten Broschüre wendet sich der Verband auch gegen die Fahrausbildung in der Schule.

In FS 5/71, S. 193 tritt ein gewisser Reg.-Dir. Dr. Wolfgang Bouska erstmals in Erscheinung, und zwar mit zwei Abhandlungen über drei Verkehrszeichen.

Über Kooperationsgespräche mit den Nachbarverbänden Pfalz und Saar berichtete FS 6/71, S. 210 im Bericht über die Mitgliederversammlung der Baden-Württemberger. Geplant war eine „Arbeitsgemeinschaft südwestdeutscher Verbände“. Auf Seite 212 heißt es, dass die Rheinländer den Zusammenschluss mit den Pfälzern beabsichtigten.

Auf ihrer Mitgliederversammlung am 21.5.71 diskutierte die Bundesvereinigung heftig über eine neue Satzung, unter anderem über die Stimmrechte der Landesverbände. Einig war sich der Vorstand darin, dass der Vorsitzende und seine beiden Stellvertreter die Bundesvereinigung nach außen vertreten sollten. Erneut trat das Gremium für eine „Fahrschulleiterprüfung“ ein (FS 6/71, S. 228).

„Kühlen auch Sie Ihren Arbeitsplatz“, schrieb die Firma Behr über ihren Air Conditioner in FS 7/71, S. 247. Parallel dazu bewirbt Behr noch längere Zeit seinen Ventilator „Auto-Quirl“.

In FS 8/71, S. 3 wird berichtet, Gebhard Heiler habe den Bezug der Zeitschrift „Fahrschule“ gekündigt und sich damit gegen die bisher gehandhabte Zensur gewandt. Heiler gründete anschließend die Fahrschulpraxis. Nicht erkennbar ist, von wem der Text stammt, der auf eine Grundsatzerklärung („Grünwalder Erklärung“) hinweist, die Heinrich Vogel 1965 gegenüber den Verbänden abgegeben hat.

Seit 1.3.71 können Fahrschüler auch auf Autobahnen geprüft werden, berichtet FS 8/71, S. 293.

Erstmals wirbt in FS 8/71, S. 304 das Institut für integrierte Verkehrsbildung in der Bundesrepublik – zusammen mit dem Deutschen Verkehrs-Pädagogischen Institut.

Wie FS 9/71, S. 329 berichtet, haben zum Jahresende 1971 sechs Landesverbände ihre Mitgliedschaft in der Bundesvereinigung gekündigt: Baden-Württemberg, Berlin, Hamburg, Pfalz, Rheinland und Saar. Ursache war die Stimmrechtverteilung. Bis 1969 (und wegen Verfahrensmängeln auch danach) hatte jeder Landesverbandsvorsitzende eine Stimme, jeder Mitgliedsverband eine und zusätzlich je eine für pro 100 angefangene Mitglieder.

Bei der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung wurde unter eifriger Beteiligung von Gebhard Heiler erneut über die Kündigung und das Stimmrecht diskutiert. Heiler drängte darauf, dass der geschäftsführende Vorstand jüngeren Leuten Platz machen sollte. Knapp entschied sich der Vorstand dafür, dass künftig die

Verbandsvorsitzenden den geschäftsführenden Vorstand mit je einer Stimme wählen sollten (FS 10/71, S. 377).

In FS 11/71, S. 401 gibt Albert Braun seine Geschäftseröffnung an, die am 15.10.71 stattgefunden hat. Seine erste Produkt-Annonce findet sich auf Seite 438.

Zum 20.9.71 hat das Bundesverkehrsministerium die Ausbildungsrichtlinien veröffentlicht (FS 11/71, S. 421).

Der deutsche Verkehrssicherheitsrat setzte sich mit Hilfe der Schlagersängerin Peggy March für einen „Klimawechsel im Verkehr“ ein (FS 11/71, S. 430).

Zur Kennzeichnung von Fahrschulwagen nimmt Dr. Wolfgang Bouska in FS 12/71, S. 486 ausführlich Stellung. Dachschilder gab es damals offenbar noch nicht.

Jahrgang 1972

Daimler-Benz dehnte den fünfprozentigen Verwerternachlass für Fahrschulen auf angestellte Fahrlehrer aus, heißt es in FS 3/72, S. 107. Den Nachlass gab es gegen Vorlage des Fahrlehrerscheins, wenn das Auto mit einer Doppelpedalerie ausgerüstet wurde.

Wie es in einem Bericht über die Vorstandssitzung der Bundesvereinigung heißt, wollte die Bundesvereinigung 1972 erreichen, dass die Überwachung unterbleiben könne, wenn der Fahrschulinhaber eine Fortbildung besucht habe. Das fernere Ziel war, eine Fahrschulleiterprüfung einzuführen (FS 5/72, S. 189). Ein weiteres Thema war das Drängen des DVR, an Schulen eine „Driver Education“ einzuführen. Der damalige Leiter der Abteilung Verkehrserziehung, Siegfried Werber, verteidigte sich mit dem Hinweis, er wolle auch Fahrlehrer als Instruktoren in den Schulen unterbringen. Ferner forderte die Bundesvereinigung, den Besuch einer anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte vorzuschreiben.

Wie FS 6/72, S. 212 meldet, kündigte der Pfälzer Landesverband bis 30.6.72 „vorsorglich“ die Mitgliedschaft in der Bundesvereinigung.

BMW verschärft 1972 die Bedingungen für den zehnprozentigen Verwerternachlass. So musste das Fahrzeug auf die Fahrschule zugelassen werden, und außerdem war keine Inzahlungnahme eines Gebrauchtwagens vorgesehen (FS 8/72, S. 298).

Ab 1.11.72 wird der Führerschein Klasse 3 auf Automatik-Fahrzeuge beschränkt, wenn die Prüfung auf einem Automatik-Wagen abgelegt wurde – es sei denn, der Fahrschüler hat mindestens sechs Fahrstunden auf einem Wagen mit Schaltgetriebe absolviert (FS 8/72, S. 308).

Mit einem Informationsblatt will der TÜV Bayern 1972 Fahrschülern die Angst vor der Prüfung nehmen (FS 9/72, S. 342).

In FS 9/72, S. 375 warb die Stuttgarter PVF, Einkaufsgenossenschaft Deutscher Fahrlehrer eGmbH, für die Mitinhaberschaft in einem bundesweiten Fahrlehrer-

Unternehmen. Es sollte nicht nur Fahrlehrerbedarf anbieten, sondern auch Dienstleistungen, die die wirtschaftliche Existenz der Fahrlehrer sichern sollten.

Eine „Auto-Ideal-Hose“ mit einem dehnbaren Bund bewarb die Firma mobil-elasto in FS 10/72, S. 401.

Eine kombinierte Lenkrad- und Knüppelschaltung bewarb noch 1972 der Opel-Händler Ott aus Kirchheim/Teck (FS 10/72, S. 425).

Am 8.10.72 gründen sieben Landesverbände den Bundesverband Deutscher Fahrlehrerverbände e. V.: Baden-Württemberg, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Pfalz, Rheinland, Schleswig-Holstein und Saar (FS 11/72, S. 444). Anlass zur Neugründung war eine Debatte über das Stimmrecht.

Mit der „Spikes-Verordnung“ vom 8.11.72 werden Spikes-Reifen an Fahrzeugen bis 2,8 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht von 15. November bis 15. März zugelassen. Man durfte damit aber nur 100 km/h fahren und musste ein Temposchild ans Fahrzeug kleben (FS 12/72, S. 483).

Jahrgang 1973

Wie FS 1/73, S. 9 zum Jahreswechsel bemerkt, sind die Landesverbände aus Baden-Württemberg und Hamburg 1972 aus der Bundesvereinigung ausgetreten. Gebhard Leo Heiler hatte eine zweite berufsständische Organisation auf Bundesebene gegründet. Sie hieß „Bundesverband Deutscher Fahrlehrerverbände e. V.“ und bestand aus den Verbänden Baden-Württemberg, Berlin, Bremen, Hamburg, Rheinland, Pfalz und Saar. Am 25.11.72 wählte dieser Verband Gebhard Heiler zum 1. Vorsitzenden, Rolf Walther aus Hamburg zum 2. und Erwin Halenke aus Berlin zum 3. Vorsitzenden (FS 1/73, S. 12).

Seela taucht als Inserent auf (FS 1/73, S. 20), ebenso Schechinger (S. 31).

Die Bundesvereinigung nannte in FS 2/73, S. 60 als drei Schwerpunkte ihrer Arbeit, die unzureichende Fahrschulüberwachung durch eine Pflichtfortbildung zu ersetzen, Berufsbild des Fahrlehrers zu schaffen und die Öffentlichkeitsarbeit zusammen mit DVR und DVW zu verstärken.

Bei der Jahreshauptversammlung des Kraftfahrlehrer-Verbandes Berlin kam Peter Glowalla in den Vorstand, zuständig für den „Vergnügungsausschuss“ (FS 5/73, S. 192).

Eine einheitlichere Gestaltung der Fahrlehrerausbildung forderte die Bundesvereinigung in FS 5/73, S. 204. Diskutiert wurde auch über eine Nachschulung junger Fahranfänger sowie über die Anforderungen an Laienausbilder.

Bei der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung am 25.5.73 wurden Werner Hilff, Ernst Fröhling und Fritz Rauscher einstimmig in ihren Ämtern bestätigt (FS 6/73, S. 248).

Gegen die Forderung des DVR nach einer Fahrausbildung in der Schule wendet sich Rolf Walther in FS 8/73, S. 332.

Rolf Walther wandte sich in FS 10/73, S. 420 gegen den Vorschlag des TÜV Rheinland, die Fahrprüfung ohne Fahrlehrer durchzuführen. Stattdessen hätte der TÜV-Prüfer seinen mit einer Video-Aufzeichnung versehenen Wagen nehmen sollen.

Das Berufsbild des Fahrlehrers skizzierte FS 10/73, S. 444. Abgedruckt war ein Arbeitspapier, das der hessische Landesverband im Auftrag der Bundesvereinigung erstellt hatte.

Die sich abzeichnende Ausbildung zum Berufskraftfahrer wollte die Bundesvereinigung zur Sache der Fahrlehrer machen (FS 11/73, S. 462). In derselben Vorstandssitzung wurde gegen die Fahrausbildung in der Schule Stellung bezogen. Als neues Arbeitsfeld zeichnete sich auf DVR-Anregung der Instruktor für Sicherheitstrainings ab.

Ab 1.1.74 galt die Verordnung über die Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer (FS 12/73, S. 510).

In FS 12/73, S. 516 wird berichtet, dass Gebhard L. Heiler damals den Gedanken aufbrachte, die Fahrlehrerversicherung in eine AG umzuwandeln.

Jahrgang 1974

Bei der Vorstandssitzung am 26.1.74 erneuerte die Bundesvereinigung ihren Vorschlag, dass eine mehrtägige Fortbildung die Fahrschulüberwachung ersetzen können solle (FS 2/74, S. 50). Die Bundesvereinigung griff im übrigen einen Kompromissvorschlag von Rolf Walther auf, der zur Wiedervereinigung der beiden Bundesverbände führen sollte. Mitgliedsverbände bis zu 300 Mitgliedern sollten demnach drei Zusatzstimmen für den Verband erhalten, solche mit mehr als 300 bis 600 Mitgliedern zwei Zusatzstimmen.

Hubert Müller wurde am 23.2.74 zum Stellvertretenden Vorsitzenden des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer gewählt (FS 4/74, S. 112).

Die Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Deutscher Fahrlehrerverbände beschloss am 15.3.74, in die Bundesvereinigung zurückzukehren, die ihr Stimmrecht zu ändern versprochen hatte (FS 4/74, S. 120).

Der Berliner Landesverband beschloss am 23.4.74, wieder in die Bundesvereinigung einzutreten (FS 6/74, S. 178).

Auf ihrer Mitgliederversammlung schlug die wieder vollzählige Bundesvereinigung vor, die praktische Ausbildung durch obligatorische Langstrecken- und Nachtfahrten zu intensivieren. „Schleuderfahrten“ und ein Sicherheitstraining im Rahmen der Ausbildung lehnte der Verband aber ab. Eine Neuordnung der Fahrlehrerausbildung solle mindestens Hauptschulabschluss oder Mittlere Reife fordern; außerdem solle es eine obligatorische Ausbildungsordnung für Fahrlehreranwärter geben. Auch eine Zweigstellenbegrenzung war im Gespräch (FS 6/74, S. 188).

In FS 9/74, S. 289 schlug der Inserent Ortwin Müller vor, dass sich Fahrlehrer ein zweites Einkommen durch den Verkauf von echten Lammfell-Autositzen sichern sollten.

Im Bericht über die Mitgliederversammlung der Berliner Fahrlehrer ist in FS 9/74, S. 301 zu lesen, dass die Berliner Fahrschul-Rundschau bereits zweimal erschienen sei und dass die Redakteure Peter Glowalla und Gerhard Fürst um regere Mitarbeit gebeten hätten.

Der Hamburger Landesverband bekam von der Bundesvereinigung den Auftrag, die neu konzipierte Ausbildungs-Diagrammkarte und damit die Stufenausbildung praktisch zu erproben (FS 10/74, S. 304).

In den 70er-Jahren diskutierten die Verbände über die Zweirad- und die Lkw-Ausbildung. Auch die ersten Sicherheitstrainings wurden besprochen. Die zweite Hälfte der 70er-Jahre brachte den Fahrlehrern die ersten Regulierungsversuche, die ihre Fahrschul-Pkw betrafen. Abwehren mussten die Fahrlehrerverbände Bestrebungen, den theoretischen Teil der Fahrausbildung weitgehend in Schulen zu verlagern. Eigene Akzente setzte die Bundesvereinigung damals mit der neuen Ausbildungs-Diagrammkarte, den ersten Wettbewerbsregeln und den ersten Lkw-Fortbildungen im Daimler-Werk Wörth.

Jahrgang 1975

Am 10.1.75 wurde Ernst Fröhling zum Vorsitzenden der Bundesvereinigung gewählt. Der 1. Stellvertreter wurde Rolf Walther, der 2. Gebhard Heiler (FS 2/75, S. 38).

Bei der Mitgliederversammlung des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer wurde Fritz Rauscher einstimmig als Vorsitzender wiedergewählt. Er bekam die Zustimmung zu seinem Vorhaben, aus der Bundesvereinigung auszutreten, wenn diese die Mitgliedsbeiträge erhöhe. Bei der Versammlung taucht erstmals Gerhard von Bressensdorf auf (als „Gerhard von Brechensdorf“!), der zu einem von drei Rechnungsprüfern gewählt wurde (FS 4/75, S. 110).

Die Mitgliederversammlung des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg beschloss, im Rundfunk für Verbandsfahrschulen zu werben (FS 6/75, S. 184).

„Nachschulung von Krafffahrern“ heißt der erste Band der Schriftenreihe der Bundesvereinigung, der 1975 erschienen ist (FS 6/75, S. 200).

Bei der Mitgliederversammlung des Kraftfahrlehrer-Verbandes Berlin wird Peter Glowalla zum 1. Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt (FS 7/75, S. 216).

Der HUK-Verband verlieh den Christophorus-Preis für Fachzeitschriften 1975 an die „Fahrschule“ (FS 7/75, S. 229).

Die Fahrschule Willy Heisch – damals noch nicht in vorderster Front des Verbandes – erhielt die 100.000. Doppelbedienung von Veigel (FS 8/75, S. 253).

Über die neue BOKraft informiert FS 8/75, S. 258.

Die 1. Verordnung zur Änderung der StVZO bringt FS 9/75, S. 300.

Auf seinem ersten Pädagogik-Seminar wurde der Vorstand der Bundesvereinigung im Umgang mit der Ausbildungs-Diagrammkarte geschult (FS 10/75, S. 322). Am Overhead-Projektor: Prof. Dr. Hellmut Lamszus.

Erstmals stellt FS 11/75, S. 368 eine Liste prüfungstauglicher Pkw zusammen. Die „Kleine Kommission“ des VdTÜV hatte von 50 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums begutachteten Modellen 32 für geeignet befunden.

Der bayerische Innenminister Dr. Bruno Merk schlug vor, beim freiwilligen Besuch eines Verkehrsseminars in Fahrschulen Punkte in Flensburg zu tilgen (FS 11/75, S. 371).

Auch für VW Polo und Audi 50 gab es noch die Tölzer Doppelpedale (FS 11/75, S. 380).

Der Vorstand der Bundesvereinigung stellte fest, dass es keine einheitlichen Kriterien zur Beurteilung der Prüfungstauglichkeit von Pkw gebe (FS 12/75, S. 398). Zur selben Zeit arbeitete das Bundesverkehrsministerium an solchen Kriterien (S. 399).

„Fahrschule“ wurde um den Redakteur Hilmar Schmitt erweitert, wie das Impressum von FS 12/75, S. 400 verrät.

Jahrgang 1976

Nach einer Änderung des Fahrlehrergesetzes muss ein Fahrlehreranwärter ab Januar 1976 eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulbildung oder eine gleichwertige Vorbildung vorweisen können. Ferner kann die Verwaltungsbehörde nun von der Fahrschulüberwachung absehen, wenn der Inhaber der Fahrschulerlaubnis und alle angestellten Fahrlehrer jährlich an einem Fortbildungslehrgang in einer anerkannten Ausbildungsstätte teilgenommen haben (FS 1/76, S. 10). Weitere Neuerungen wie die Höchst Arbeitszeit für Fahrlehrer schildert FS 2/76, S. 38.

Die geänderte StVO beschreibt FS 1/76, S. 12. Unter anderem gibt es ein neues Verkehrszeichen, das Sonderfahrstreifen für Linienbusse kennzeichnet, sowie das heute gebräuchliche Ortsendeschild.

Wie FS 2/76, S. 40 meldet, hat der Landesverband Bayerischer Fahrlehrer zum 31.12.75 die Mitgliedschaft in der Bundesvereinigung gekündigt.

Im Dezember 1975 wurden den Bundestagsabgeordneten ein Vorschlag der EG-Kommission für einen EG-Führerschein vorgelegt. Er sah acht Führerscheinklassen vor: A, B, C, D, E, F, F2 und G (FS 3/76, S. 79).

FS 3/76, S. 82 meldet, dass Dr. Wolfgang Bouska, damals 43, neuer Verkehrsreferent im bayerischen Innenministerium geworden ist.

Bei einer außerordentlichen Mitgliederversammlung des Kraftfahrlehrerverbandes Berlin wird Peter Glowalla zum 1. Vorsitzenden gewählt (FS 4/76, S. 113).

Bei einer Fortbildungsveranstaltung des Fahrlehrerverbandes Pfalz hielt ein gewisser Rudolf Ebel ein Referat über den Wert des Sicherheitstrainings für die Fahrpraxis (FS 5/76, S. 157).

Bei der Mitgliederversammlung des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg bekam Gebhard Heiler erst nach kontroverser Diskussion die Zustimmung für eine weitere zweckgebundene Abgabe zur Finanzierung der Rundfunkwerbung (FS 6/76, S. 184).

Als „wichtigstes Thema“ auf lange Sicht sah der Vorstand der Bundesvereinigung die Einführung einer zweiten Prüfung für Fahrlehrer (FS 6/76, S. 198). Als eine wichtige Aufgabe sah man auch die Zulassung von Pkw mit Kopfstützen für die Prüfung.

„VW bietet Fahrschulwagen mit Doppelbedienung“ meldet FS 6/76, S. 203. Die Doppelpedalerie kostete damals 341 Mark.

Über die Fahrschülerausbildungsordnung, die zum 31.5.76 erlassen worden war, informiert FS 7/76, S. 232.

In FS 8/76, S. 272 und FS 10/76, S. 340 wird erstmals stark über den Sinn eines Sicherheitstrainings diskutiert, das manche Fahrlehrer als „Schleuderkurs“ ablehnten. Stark engagiert war der 1. Stellvertretende Vorsitzende der Bundesvereinigung, der Hamburger Rolf Walther.

Ob für die Sonderfahrten höhere Preise verlangt werden sollten, diskutierte FS 11/76, S. 404.

Jahrgang 1977

Bei der Vorstandssitzung der Bundesvereinigung am 3./4.12.76 kam die vorgesehene Typprüfung für Doppelpedalerien erstmals zur Sprache (FS 1/77, S. 6).

Im Jahrgang 1977 tauchen große 2/1-Anzeigen von Motorradherstellern auf.

Über Modellversuche zur Nachschulung auffällig gewordener Kraftfahrer informiert FS 3/77, S. 102. Die Verkehrsseminare wurden in Bayern, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durchgeführt. Gleichzeitig legte die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Studie über die typischen Verhaltensweisen der Fahranfänger und Möglichkeiten gezielter Nachschulung vor.

Auf seiner Mitgliederversammlung wandte sich der bayerische Vorsitzende Fritz Rauscher gegen den Wunsch des TÜV, die Prüfung unter Ausschluss des Fahrlehrers im Wagen des TÜV-Prüfers durchzuführen (FS 4/77, S. 131).

Bei der Mitgliederversammlung des Landesverbandes der Fahrlehrer Saar wurde Günter Henne am 19.3.77 zum 2. stellvertretenden Vorsitzenden gewählt (FS 5/77, S. 178).

Die Ausbildung in Klasse 2 muss besser werden, lautete das Resümee von Teilnehmern an einem Klasse-2-Fortbildungsseminar der Hessen im Mercedes-Werk Wörth (FS 6/77, S. 228). Gefahren wurde noch auf 38-Tonnern.

Am 1.4.77 trat das Gesetz über die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) in Kraft. Die Bundesvereinigung erarbeitete einen Entwurf, den die Landesverbände auf der Mitgliederversammlung am 20./21.5.77 übernahmen (FS 6/77, S. 232).

Die neuen Klasse-1-Fragen stellt FS 6/77, S. 249 vor.

„Soll die Führerschein-Ausbildung in die Schule wandern?“ Die Gefahr hinter dieser Frage diskutierte der Vorstand der Bundesvereinigung am 4.7.77. Die Diskussion war durch eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen entfacht worden (FS 8/77, S. 310). Man befürchtete, dass zumindest die theoretische Ausbildung in die Schule abwandern sollte. Wie es in dem Artikel außerdem heißt, sollten ab 1.9.77 gemäß DVFahrIG Doppelpedale eine Typprüfung haben. Dafür wollte die Bundesvereinigung eine einjährige Übergangsfrist erwirken (vgl. dazu FS 9/77, S. 354).

Die Mitglieder des Fahrlehrerverbandes Berlin stimmten Wettbewerbsregeln zu, die der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg fast unverändert übernahm (FS 11/77, S. 426). Der 1. Vorsitzende Peter Glowalla bezeichnete diesen Beschluss als den weitaus wichtigsten der zurückliegenden Jahre.

Eine Umfrage zur Ausbildung in Klasse 1 machte die Bundesvereinigung in FS 11/77, S. 438 mit angehängtem zweiseitigem Fragebogen.

Beim Klasse-1-Weiterbildungsseminar der Pfälzer Fahrlehrer hielt Seminarleiter Rudi Ebel einen Vortrag über fahrtechnische und fahrphysikalische Probleme des Zweiradfahrers (FS 12/77, S. 466). Außerdem führte er vor, wie ein Sicherheitstraining für Zweiradfahrer aussehen könnte.

Eine permanent verstellbare „Sit-Rückenstütze“ bewarb die Münchner Sit GmbH in FS 12/77, S. 488. Bedient wurde sie mit einer Handpumpe, befestigt per Klettband.

Jahrgang 1978

Erneut diskutierte der Vorstand der Bundesvereinigung Ende 1977 über das VdTÜV-Merkblatt 731, die Liste prüfungstauglicher Fahrzeuge. Sie wurde offenbar in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich stark beachtet (FS 1/78, S. 11). Gebhard Heiler kündigte für das Frühjahr 1978 ein Konzept für ein Motorrad-Sicherheitstraining an.

In FS 2/78, S. 37 warb Europcar um Fahrlehrer, die als zweites Standbein eine Autovermietung aufmachen sollten.

Bei einer Bezirksversammlung am 11.2.78 in Augsburg referierte das „Verbandsmitglied“ von Bressensdorf über Erfahrungen mit Funkanlagen in der Klasse-1-Ausbildung. Schon damals fand er, dass keines der Systeme 100prozentig sei (FS 4/78, S. 113).

„Die Rolle des Fahrlehrers in der Nachschulung“ diskutierte der Vorstand der Bundesvereinigung mit Prof. Dr. Hellmut Lamszus (FS 4/78, S. 118).

Bei der 78er-Mitgliederversammlung der Westfalen taucht Alfons Wahlich erstmals als Rechnungsprüfer auf (FS 6/78, S. 185).

Die Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung trat am 19./20.5.78 dafür ein, die Prüfung auf Automatikwagen ohne Automatik-Eintrag wieder zu streichen (FS 6/78, S. 199).

Am 16.3.78 tritt die „Richtlinie zur Begutachtung von Doppelbedienungseinrichtungen“ in Kraft. Doppelpedalerien brauchen nun eine Allgemeine oder eine Einzelbetriebserlaubnis (FS 7/78, S. 238). Im selben Heft und auch in FS 8/8 wirbt der Hersteller Haas noch für seine Doppelpedalerien.

Über den Pilotlehrgang für Klasse-2-Fahrlehrer in Wörth berichtete Emil Vesper in FS 8/78, S. 272. Referent war damals schon Peter Scheurenbrand von Daimler-Benz. Als StVZO-Spezialist tauchte Peter Tschöpe auf.

Wie FS 9/78, S. 292 berichtet, wurden die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für Fahrschulen nach der Prüfung durch das Bundeskartellamt im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Am 22./23.9.78 diskutierte der Vorstand der Bundesvereinigung die Frage, ob das Kartenlesen Bestandteil der Fahrausbildung werden sollte. Diese Frage des Bundesverkehrsministers beantwortete das Gremium mit nein (FS 10/78, S. 324). Weiter ging es in der Sitzung um zwei Versuche mit reflektierenden Dachschildern in Karlsruhe und in Bayern sowie eine Richtlinie für die Zulassung von Prüfungsfahrzeugen. Der Vorstand wandte sich gegen Bestrebungen, nur noch viertürige Pkw als Prüfungsfahrzeuge zuzulassen. Die Liste der bisher geprüften Pkw bringt FS 11/78, S. 376.

In FS 11/78, S. 382 stellt der Verlag Heinrich Vogel seinen „Microcator-Spiegel“ vor. Er wurde auf die Windschutzscheibe geklebt und zeigte mit Leuchtpfeilen an, in welcher Richtung ein Fahrschüler blinkte.

Eine „Mai-Star-Motorradabschleppachse“ bewarb der Anhängerbau Glas aus Großweil in FS 12/78, S. 417.

„Wie kommen Körperbehinderte zum Führerschein?“ fragt FS 12/78, S. 428 nach langer Pause. Das Thema war bis dahin nur in den 50er-Jahren im Zusammenhang mit Kriegsversehrten aufgegriffen worden.

Das Jahr 1978 schließt, ohne dass die Bayern in die Bundesvereinigung zurückgekehrt wären. Im Impressum ist mit FS 8/78 Maria Swoboda als Redakteurin aufgetaucht. Ab FS 2/79 ist sie nicht mehr mit von der Partie.

Jahrgang 1979

Das Nachschulungsmodell der Bundesvereinigung wird in Modellversuchen in Baden-Württemberg, Berlin und Hamburg erprobt (FS 1/79, S. 6).

Laut einer Stellungnahme des bayerischen Innenministeriums wurde die Betriebserlaubnispflicht für Neuzulassungen am 1.9.80, für bereits in Betrieb befindliche Pkw am 1.9.82 (FS 1/79, S. 10) eingeführt. Das steht auch auf S. 27 in der amtlichen Verlautbarung. Haas wirbt noch immer.

„Kann der Fahrlehrer freier Mitarbeiter sein?“ fragte FS 1/79, S. 12. Die Antwort lautete schon damals nein, sofern es um eine Lehrtätigkeit geht.

Den ersten Doppelinnenspiegel ab Werk bietet VW für die Modelle Golf, Polo, Derby und Passat an. Er war nachrüstbar (FS 3/79, S. 87).

Über die ersten beiden Lkw-Fortbildungen des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer bei MAN berichtete FS 4/79, S. 124. Schon damals als Organisator dabei: Hubert Müller.

FS 5/79, S. 160 berichtet, dass die Verbände Nordrhein und Westfalen eine Pressestelle neu eingerichtet hätten. Als Referent für die damals stark diskutierte Zweiradausbildung taucht erstmals Arnold Wymar auf.

Künftig nur noch zwei Zweirad-Führerscheinklassen kündigt FS 5/79, S. 168 an.

Zur Problematik der Zweiradausbildung informieren Wolfgang Böcher und Hubert Koch in FS 5/79, S. 188.

Am 24.3.79 wählen die Mitglieder des Landesverbandes der Fahrlehrer Saar Günter Henne zum 2. Vorsitzenden (FS 6/79, S. 204).

Über die beabsichtigte Einführung eines „Leichtmotorrads“ diskutierte die Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung 1979 in Berlin. Außerdem beschloss das Gremium, eine Studienstelle zu gründen, die die Arbeiten der Bundesvereinigung wissenschaftlich begleiten und untermauern sollte (FS 6/79, S. 224).

Am 17.3.79 wird Gerhard von Bressendorf einstimmig zum Bezirksvorsitzenden in Schwaben gewählt (FS 7/79, S. 248).

Wie eine gute Motorrad-Fahrschulung aussehen sollte, schildert Hubert Koch in FS 7/79, S. 256.

Am 18.5.79 wurde das neue Gebäude des Verkehrs-Instituts Bielefeld in der Lerchenstraße eingeweiht.

Nach dem Unfalltod seines 1. Vorsitzenden Werner Uerz wählte der Fahrlehrer-Verband Rheinland Hans Sonntag zum 1. Vorsitzenden (FS 8/79, S. 284).

Die berufsständische Abrechnungszentrale für Fahrschulen kündigt die Bundesvereinigung in FS 8/79, S. 286 an. Sie sollte den Fahrschulen Verwaltungs- und Inkassoprobleme abnehmen.

Der baden-württembergische Ministerialrat Dr. Rolf Gall setzt sich in FS 8/79, S. 300 dafür ein, auch Fahrschulen in Form einer GbZ oder einer GmbH zuzulassen.

Statt der September-Ausgabe 1979 ist FS 9/78 erneut eingehftet!!!

Wie FS 10/79, S. 357 meldet, möchte das Bundesverkehrsministerium für die Klasse-1-Ausbildung schwerere Motorräder einführen.

Am 27.7.79 wird die neue Prüfungsordnung für Fahrlehrer verkündet (FS 10/79, S. 380).

Bei der Mitgliederversammlung betonte der Berliner Vorsitzende Peter Glowalla, dass sich sein Landesverband beim Beschluss der Bundesvereinigung, eine Verrechnungsstelle für Fahrlehrer einzurichten, der Stimme enthalten habe. Glowalla befürchtete, eine finanzstarke dvf könnte zur Umwälzung der Verbandsstruktur führen (FS 11/79, S. 402).

Bei der Vorstandssitzung der Bundesvereinigung am 2./3.11.79 wurde Volker Schill als Fahrschul-Ansprechpartner bei VW eingeführt (FS 12/79, S. 448).

Das Jahr 1979 beschließt die Bundesvereinigung erneut ohne die Bayern (FS 12/79, S. 449).

Die neue Führerschein-Einteilung meldet FS 12/79, S. 458. Bei unveränderten Klassen 2 und 3 galten die Klassen 5, 4, 1, 1b und Fahrräder mit Hilfsmotor bis 25 km/h ab 1.4.80.