

60 Jahre „Fahrschule“

Das ist in den ersten 60 Jahren passiert

Teil 4: Die 80er-Jahre

Zusammengestellt von Dietmar Fund

Anfang der 80er Jahre kam eine erste „Zweite Phase“ ins Gespräch, während eine Gebührenordnung noch nicht ganz abgehakt war. Einige Vorarbeiten der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) flossen auch in den 80er Jahren in die Arbeit des noch ganz in Bonn angesiedelten Bundesverkehrsministeriums ein. Drei Schwerpunkte waren hier die Zweirad- und die Lkw-Ausbildung und die ersten Gedanken zu einer mehrstufigen Ausbildung von Kraftfahrern, die später unter dem Begriff „Zweite Phase“ intensiv diskutiert worden sind.

Jahrgang 1980

FS 1/80 informiert nach S. 16 über Neuerungen bei der Zweiradausbildung, die auch Auswirkungen auf den Fahrschul-Fuhrpark haben.

Über die in Vorbereitung befindliche Richtlinie zur Feststellung der Prüfungstauglichkeit von Pkw berichtet FS 3/80, S. 86.

Das Curriculum für die Zweiradausbildung stellt Rolf Walther in FS 4/80, S. 132 vor.

Am 15.3.80 wählten die Schleswig-Holsteiner Wolfgang Bentzien zum 1. stellvertretenden Vorsitzenden ihres Verbandes (FS 5/80, S. 172).

Ernst Fröhling klagte als Vorsitzender der Bundesvereinigung bei deren Mitgliederversammlung über die nebenberufliche Tätigkeit von Behördenfahrlehrern und Klasse-2-Ausbildungsgänge bei TÜV und Dekra (FS 5/80, S. 178).

Im Jahrgang 1980 testet der baden-württembergische Verbands-Aktive Bernd Wolfer diverse Fahrschulmotorräder.

Die Richtlinie zur Begutachtung von Doppelbedienungseinrichtungen bringt FS 7/80, S. 280.

Über den Hamburger Modellversuch zum Mofa 25 berichtet FS 8/80, S. 300.

Einen Arbeitskreis Motorradausbildung und einen zur Ausbildung des Fahrlehrernachwuchses bildet der Vorstand der Bundesvereinigung am 4./5. Juli 1980.

Außerdem sollte ein Gutachten über die Vor- und Nachteile einer Fahrlehrerkammer und einer Gebührenordnung in Auftrag gegeben werden (FS 8/80, S. 310).

Mit dem Slogan „Eröffnen Sie in Kelheim eine Fahrschule!“, inserierte ein Gasthof Kandler in FS 8/80, S. 312. Auf diese Idee würde heute wohl niemand mehr kommen.

„BMW unterstützt Ihre Fahrschule. Mit aktuellen Lehrmitteln.“, werben die Bayern in FS 9/80, S. 343.

Seinen Ascona-Fahrschulwagen-Spezial, ein voll ausgestattetes Fahrschulauto, und den Fahrschul-Service kündigt Opel in FS 9/80, S. 348 an. VW bewirbt seine Lehrmaterialien im selben Heft auf S. 360.

Der EG-Führerschein solle zum 1.1.83, spätestens aber zum 1.1.86 kommen, berichtet FS 9/80, S. 356. Genannt wurden die Fahrerlaubnisklassen A, B, C, D und E.

Den Ursachen von Motorradunfällen geht Prof. Dr. Max Danner in FS 9/80, S. 358 weiter nach.

Über Vorbereitungsarbeiten zum Start der „Berufsständischen Abrechnungszentrale für Fahrschulen“ berichtet FS 10/80, S. 392.

Komplette Full-Service-Verträge für Fahrschulautos bietet AMG Auto Miete GmbH aus Neu-Isenburg in FS 10/80, S. 410 an. Sie schlossen alle Betriebskosten außer den Kraftstoffen mit ein.

Über den Theorieunterricht in Klasse 1 informiert die Beilage Blickpunkt in FS 10/80, S. 411.

FS 11/80, S. 452 meldet, dass alle Fahrschulwagen, die ab 1.9.80 neu zugelassen werden, Doppelpedale mit ABE brauchen.

Hubert Müller und Gerhard von Bressendorf testeten in FS 11/80, S. 456 das neue Leichtkraftrad Hercules Ultra 80 F.

Seit 1.10.80 gilt die Führerscheinplicht auch für die Klasse 4. Die Fahrlehrerlaubnis für Klasse 4 ist in der für Klasse 1 enthalten (FS 11/80, S. 470).

Als Seminarleiter zweier Klasse-1-Fortbildungen in Südtirol trat erstmals der damalige Bezirksvorsitzende Gerhard von Bressendorf in Erscheinung, unterstützt vom langjährigen 1. stellvertretenden Vorsitzenden Hubert Müller (FS 12/80, S. 484).

Auffallend: Während die Firma Haas in den ersten Heften des Jahrgangs noch inseriert hatte, kommt sie am Schluss nicht mehr vor – sie hatte wohl aufgehört.

Jahrgang 1981

Mehr als 300 Fahrlehrer besuchten die erste deutsche Fahrlehrer-Basistagung im Verkehrs-Institut Bielefeld (FS 1/81, S. 8).

Motorradanhänger bewerben in FS 1/81, S.32/33 Falkenhorst Fahrzeugbau, 4995 Stemwede 1, und Bauer & Flach, Kleinaspach.

Über Klasse-1-Seminare des Fahrlehrer-Verbandes Nordrhein berichtete FS 2/81, S. 34. Mit dabei: Arno Wymar und der damalige Amtsrat Horst Venhoff.

Wie kann die Fahrlehrerschaft zu einer Kammer und/oder einer Gebührenordnung kommen? Das beschäftigte den Vorstand der Bundesvereinigung. Rolf Walther legte dort das Manuskript des Leitfadens für die Kraftradausbildung vor (FS 3/81, S. 74) vor.

Über die Funk-Ausbildung in Klasse 1 diskutierte der Arbeitskreis der Berliner Klasse-1-Fahrlehrer. Es ging beispielsweise um die Frage, ob der Fahrlehrer voraus oder hinterher fahren sollte (FS 4/81, S. 114).

Seit 1.4.81 müssen Fahrerlaubnisbewerber nachweisen, dass sie die Grundzüge der energiesparenden Fahrweise beherrschen (FS 4/81, S. 132).

Karl Engels wird am 21.3.81 zum Vorsitzenden des Fahrlehrerverbandes Westfalen gewählt (FS 5/81, S. 160). Er löst Werner Hilff ab.

Gerhard von Bressendorf wird 1981 zum Vorsitzenden des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer gewählt. Von Bressendorf, der seit 1962 Fahrlehrer und seit 1979 Bezirksvorsitzender ist, löst Fritz Rauscher ab, der das Amt seit 1968 innehatte (FS 5/81, S. 164).

Über die praktische Grundausbildung in Klasse 1 informiert FS 5/81, S. 173.

Einen neu eingeführten Pressedienst stellt die Bundesvereinigung in FS 5/81, S. 181 vor.

„Grundlagen für Fahrschulfunk geschaffen“, meldete die Bundesvereinigung in FS 6/81, S. 226.

Die Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung verabschiedete das verkehrspädagogische Konzept des Verbandes für die Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrern (FS 7/81, S. 256). Es enthielt beispielsweise die Forderung nach einer zweiten Ausbildungsphase mit Prüfung, die sich nach einjähriger Fahrerfahrung an die Grundausbildung anschließen sollte.

„Richtlinien für die Ausstattung und Überwachung von Fahrschulen“ veröffentlicht FS 7/81, S. 273.

Klasse-1-Fortbildungsseminare in den Verbänden Nordrhein, Hessen und Bayern waren Schwerpunkte der Ausgaben 8 und 9/81.

Eine „Anti-Streß-Woche für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer“ kündigte das Deutsche Verkehrs-Pädagogische Institut in FS 9/81, S. 348 an.

Seit der Vorstandssitzung der Bundesvereinigung am 10./11.9.81 ist der Landesverband Bayerischer Fahrlehrer wieder mit von der Partie (FS 10/81, S. 366), der 1975 ausgetreten war.

Die lang ersehnte „Richtlinie für die Begutachtung von Personenkraftwagen auf ihre Eignung als Prüfungsfahrzeuge“ konnte FS 10/81, S. 392 veröffentlichen. Seit dem 1.1.82 mussten Fahrschul-Pkw bei der Prüfung „möglichst viertürig“ sein und am Beifahrersitz eine abnehmbare Kopfstütze haben, sofern der Prüfende sonst keine ausreichende Sicht hatte. Außerdem wurden Mindestmaße für den Prüfersitz eingeführt.

Über das 50-jährige Jubiläum des Verkehrsverlages Remagen berichtet FS 12/81, S. 472.

Jahrgang 1982

FS 2/82, S. 54 bringt die erste große Übersicht über Pkw, die nach der geänderten Richtlinie prüfungstauglich sind.

In der Vorstandssitzung am 25./26.1.82 kam die Bundesvereinigung zu dem Ergebnis, es gäbe keine Möglichkeit für die Verwirklichung einer Fahrlehrerkammer und einer Mindest-Gebührenordnung. Der Vorstand drängte ferner das Präsidium des Internationalen Verbandes für Verkehrsschulung und Verkehrserziehung (IVV), eine EG-Gruppe einzusetzen, weil man mit der Arbeit des IVV unzufrieden war (FS 3/82, S. 82).

Den „Fahrlehrer des Monats“ suchte Alfa Romeo in FS 5/82, S. 171. Er konnte eine Wochenendreise nach Rom gewinnen, wenn er im Mai, Juni oder Juli 1982 mithalf, den „Fahrschüler des Monats“ zu ermitteln, der je einen Alfasud gewinnen konnte.

Bei der 82er-Mitgliederversammlung der Pfälzer wird Rudi Ebel 2. stellvertretender Vorsitzender (FS 6/82, S. 220).

„Das Fahren mit Anhänger: Ein paar Fahrstunden wert?“ fragt FS 6/82, S. 238.

Wie die Klasse-1-Fahrlehrer in Bayern ausgestattet sind und arbeiten, zeigte FS 8/82, S. 300 im Anschluss an eine Befragungsaktion des bayerischen Landesverbandes.

Wie FS 9/82, S. 338 meldet, ist die Bundesvereinigung aus dem IVV ausgetreten und hat einen Satzungsentwurf für die Gründung einer Europäischen Fahrlehrer-Föderation erarbeitet.

„Werden Sie einer von uns!“. Mit diesem Slogan sprach die Bausparkasse Mainz in FS 10/82, S. 413 Fahrlehrer an.

Der Bericht über die Mitgliederversammlung des Fahrlehrerverbandes Berlin vom 25.9.82 gibt Aufschluss über die berufsständische Diskussion, die damals über die beiden Verrechnungsstellen dvf und BAF geführt worden ist. Peter Glowalla drohte ein ernsthaftes Zerwürfnis an (FS 11/82, S. 420). „Der Berufsstand muss sich gegen Einmischung wehren“, heißt es dazu in FS 11/82, S. 431.

Am 28.9.82 wird im Verkehrs-Institut Bielefeld die Europäische Fahrlehrer-Assoziation (EFA) gegründet. Ihr erster Vorsitzender wird Rolf Walther aus Hamburg (FS 11/82, S.

428), stellvertretender Vorsitzender der langjährige spätere Vorsitzende der EFA, Georges van Aerschot aus Belgien.

Wie FS 12/82, S. 468 berichtet, gibt es ab 1.1.83 einen Automatik-Eintrag im Führerschein, wenn die Prüfung auf einem Automatik-Wagen gemacht worden ist. Bewerber für Klasse 2 müssen ab diesem Datum ein Gesundheitszeugnis eines Arztes vorlegen.

Mit einem „Berliner Modell“ wollte der dortige TÜV schon 1982 das Prüfungsklima verbessern. Es umfasste eine Schulung von Prüfern und Fahrlehrern sowie ein „Anti-Stress-Training“ für den Prüfling (FS 12/82, S. 480).

Zenith Data Systems und Olympia Boss treten als erste Computer-Hersteller mit Fahrschul-Verwaltungssoftware in FS 12/82, S. 497/498 werblich in Erscheinung.

Jahrgang 1983

Bei der Vorstandssitzung der Bundesvereinigung im November 1982 kam es wegen der Beratertätigkeit des damaligen Berliner Landesvorsitzenden zum Eklat. Stein des Anstoßes waren Bestrebungen des Inkassobüros dvf, ein Franchise-System der „Gelben Fahrschulen“ aufzuziehen (FS 1/83, S. 6).

Einen Langzeittest, bei dem fünf Fahrlehrer mehrere Monate lang einen BMW 318i testen konnten, schreibt FS 1/83, S. 26 aus. Unter den Testern: der spätere hessische Landesvorsitzende Willy Heisch (FS 3/83, S. 101).

In einer Eilmeldung lässt der bayerische Vorsitzende Gerhard von Bressensdorf in FS 2/83, S. 40 wissen, es bestünden gute Chancen einer Einigung zwischen dem Berliner Verband und der Bundesvereinigung.

Neue Grundfahrübungen für die Zweiradklassen kündigt FS 2/83, S. 42 an.

Über die Umsetzung der 1. EG-Führerscheinrichtlinie in deutsches Recht berichtet FS 3/83, S. 86. Neben einer Gesundheitsuntersuchung für Klasse 2 wurde unter anderem das Mindestalter für Busfahrer von 23 auf 21 Jahre herabgesetzt.

Die Fahrschulsekretärinnen sprach am 26.1.83 der Berliner Landesverband erstmals mit einem Seminar an (FS 4/83, S. 126).

In FS 5/83, S. 168 kritisiert Peter Glowalla stark den Inhalt der „Fahrschule“ und listet genau auf, wie wenig wichtige Inhalte die Zeitschrift seines Erachtens bringe. Deshalb werde der Landesverband den Bezug kündigen.

Bei der Mitgliederversammlung des Fahrlehrerverbandes Nordrhein am 19.3.83 wird - Arnold Wymar zum 2. stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Er war bis dahin als Bezirksvorsitzender und als Referent bei Motorrad-Veranstaltungen angenehm aufgefallen (FS 5/83, S. 172).

Eine Gebührenordnung für Fahrschulen und eine zweite Ausbildungsphase für angehende Fahrlehrer forderte der Vorstand der Bundesvereinigung am 7./8.4.83 (FS

5/83, S. 180). Der zunehmenden Kritik an der „Fahrschule“ begegnete der Vorstand mit der Gründung eines Arbeitskreises Fachzeitschrift, dem Gerhard von Bressendorf, Peter Glowalla, Gebhard Heiler und der Westfale Günter Wellpott angehörten.

Zum 11.5.83 übernimmt die dvf-Firmengruppe die Geschäftsanteile der Berufsständischen Abrechnungszentrale für Fahrschulen (BAF). Für die Klärung berufsständischer Fragen werde die Bundesvereinigung der dvf-Firmengruppe zur Verfügung stehen. Das meldet FS 6/83, S. 230.

Auf ihrer Vorstandssitzung am 8./9.8.83 setzt sich die Bundesvereinigung für die Pläne des Bundesverkehrsministeriums ein, einen Stufenführerschein für Krafträder und einen Führerschein auf Probe für Fahranfänger einzuführen. Außerdem ging es um Anforderungen an Funkanlagen für Klasse 1 und um die Neugestaltung der Klasse-2-Ausbildung, die damals wohl noch auf Omnibussen zulässig war (FS 9/83, S. 326).

Mit FS 10/83, S. 370 ist Hilmar Schmitt stellvertretender Chefredakteur geworden.

Über Klasse-2-Ausbildungspläne von TÜV und Dekra berichtet FS 11/83, S. 402.

„Mindestanforderungen für Funkanlagen wurden festgelegt“, meldet FS 11/83, S. 407. Es handelte sich um das Ergebnis einer Arbeitsgruppe der Bundesvereinigung. Mehr dazu brachte ein Interview mit Gerhard von Bressendorf in FS 2/84, S. 16.

Eckdaten für die Lkw-Ausbildung erarbeitete der Vorstand der Bundesvereinigung am 4./5.11.83 (FS 12/83, S. 446).

Jahrgang 1984

(Ab diesem Jahrgang wird „Fahrschule“ endgültig nicht mehr durchpaginiert!)

Der Bildschirmtext der Deutschen Bundespost war das Thema einer Fortbildung des Fahrlehrer-Verbandes Berlin im November 1983. Schon damals skizzierte Peter Glowalla, wie sich Fahrschulen im neuen Medium präsentieren können (FS 1/84, S. 6).

Aus Bonn wird in FS 1/84, S. 18 angekündigt, die Teilnahme am Theorieunterricht solle bald Pflicht werden. Neben weiteren Verschärfungen der Ausbildung wollte das Bundesverkehrsministerium auch den Realschulabschluss zur Eingangsvoraussetzung für Fahrlehrer machen und den Prüfungsausschuss für Fahrlehrer um einen Pädagogen oder Psychologen erweitern.

„Btx – Stichwort oder Reizwort?“, fragt FS 2/84, S. 20.

Ein Fahrschüler-Magazin der Bundesvereinigung namens „Steig ein“ kündigte FS 3/84, S. 14 an. Es sollte zehnmal pro Jahr erscheinen und von Fahrschulen abonniert werden.

„Fahrschulcomputer auf dem Weg in den Markt“, meldet FS 4/84, S. 18. Angetreten war Dr. Hannes Hopmann, der heute immer noch Fahrschul-Software anbietet.

Bei der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung wies „Öffentlichkeitsarbeiter“ Gebhard Heiler darauf hin, dass das Fahrerschülermagazin „Steig ein“ mit 40.000 Exemplaren Auflage noch nicht über den Berg sei (FS 6/84, S. 16). Abgelehnt wurde der Antrag, den geschäftsführenden Vorstand um einen dritten Stellvertreter zu erweitern.

Mit FS 6/84, S. 20 taucht Hans-Jürgen Götz als Redakteur auf.

Auf ihrem 1. europäischen Kongress forderte die Europäische Fahrlehrer-Assoziation, die eher noch zunehmende Laienausbildung in Europa müsse eingedämmt werden (FS 6/84, S. 33).

Bei der Mitgliederversammlung des hessischen Landesverbandes am 2.6.84 wurde der Bezirksvorsitzende Willy Heisch 2. stellvertretender Vorsitzender (FS 7/84, S. 17).

Bei einem Klasse-1-Fahrtraining des Fahrlehrerverbandes Schleswig-Holstein macht Heiner Götsche als Instruktor erstmals von sich reden (FS 7/84, S. 27).

Über das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung beriet der Vorstand der Bundesvereinigung am 2./3.10.84 zum zweiten Mal in Hohenroda. Dabei stellte das Gremium auch fest, dass „profunde Sachkenntnisse über die kaufmännische Betriebsführung“ in die anzustrebende zweite Phase der Fahrlehrer-Ausbildung integriert werden sollten (FS 11/84, S. 23). Auch die „Fahrschule“ war damals wieder der Kritik ausgesetzt.

Über die IFMA 1984 berichtete Arno Wymar mit dem Motorradreferenten seines Landesverbandes in FS 11/84, S. 28.

Jahrgang 1985

Aus dem Impressum von FS 1/85, S. 4 hat sich Hans-Jürgen Götz schon wieder verabschiedet.

Wie FS 2/85, S. 18 berichtet, erprobt nach Baden-Württemberg auch Hessen in einem Modellversuch, wie sich Fahrschulwagen mit einem Dachschild auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Ab 1.10.85 müssen auch Mofafahrer einen Helm tragen. Außerdem brauchen Mofafahrer ab diesem Termin eine theoretische und praktische Ausbildung in einer Schule oder einer Fahrschule sowie eine Mofa-Prüfbescheinigung (FS 3/85, S. 8).

Über die Qualifikation von Zweiradfahrern dachte Gebhard Heiler in FS 3/85, S. 13 nach.

Delta-Doppelbedienungen bewirbt die Wolfsburger Delta Ingenieur-Technik GmbH in FS 3/85, S. 24. (Auch in FS 5/85, S. 10, FS 9/85, S. 15).

Mit einem Artikel über die neuen Mofa-Vorschriften in FS 4/85, S. 29 macht sich Dr. Joachim Jagow erstmals bei der Fahrlehrerschaft bekannt.

Als Dressman für eine „Fahrlehrer-Allwetter-Weste“ stellt sich der spätere Verlagsleiter Klaus Hengster in FS 4/85, S. 49 zur Verfügung.

Über eine „Kaufhaus-Fahrschule“ bei Hertie in Berlin diskutierte der Vorstand der Bundesvereinigung im März 1985 (FS 5/85, S. 18) und auch die Mitgliederversammlung des Fahrlehrer-Verbandes Berlin (S. 25).

Ein Gutachten über vier EDV-Anlagen für Fahrschulen fertigte Willy Hövener an, der damalige stellvertretende Vorsitzende des Fahrlehrerverbandes Westfalen (FS 6/85, S. 14).

„Norddeutsche Fahrschule und Reisebüro sucht Zusammenarbeit mit Fahrschulinhabern im gesamten Bundesgebiet. Hohe Verdienstmöglichkeiten.“ Das verspricht eine Kleinanzeige in FS 6/85, S. 39.

Mit einem doppelseitigen Inserat in FS 7/85, S. 4 tritt die Leutenbacher Verrechnungsstelle AVS auf den Plan.

Der Fortbestand der Fahrschüler-Zeitschrift „Steig ein“ sei gefährdet, wenn es nicht gelinge, mehr Abonnements zu verkaufen, sagte Gebhard Heiler während der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung am 1./18.05.85 (FS 7/85, S. 13).

In der Vorstandssitzung Mitte 1985 lehnt die Bundesvereinigung den „Hilfsfahrlehrer“ ab. Nach einem Referentenentwurf sollte eine Ausbildungsfahrlehrerlaubnis kommen. Mit ihr sollte der künftige Fahrlehrer drei Monate nach Ausbildungsbeginn in einer amtlich anerkannten Ausbildungsstätte praktische Erfahrungen sammeln können (FS 9/85, S. 21). Außerdem setzte sich der Vorstand für eine Zweigstellen-Begrenzung ein.

Mit einer Kleinanzeige in FS 9/85, S. 39 macht der Fahrlehrer Schirrmann erstmals auf sein im Entstehen begriffenes Ausbildungs- und Trainingsprogramm Formel S aufmerksam.

Ein „FAS Fahrschul-Abrechnungs-Service“ aus Waiblingen-Bittenfeld macht in FS 10/85, S. 9 erstmals auf sich aufmerksam (und ist auch in FS 1/86, S. 13 noch dabei).

Sein 50-jähriges Jubiläum feierte der Verlag Heinrich Vogel im Beisein des Bundesverkehrsministers Dr. Werner Dollinger und fast des gesamten Vorstands der Bundesvereinigung (FS 12/85, S. 10).

Für ein Agenturnetz für Verkauf, Vorführung und Vermietung von Wohnmobilen suchte das Deutsche Verkehrs-Pädagogische Institut in FS 12/85, S. 13 Fahrlehrer als Partner.

Jahrgang 1986

Auf den Inhaltsseiten wird ab FS 1/86 unter der Redaktion ein Robert Krichenbauer geführt – im Impressum hingegen nicht. Krichenbauer wird ab FS 4/86 als Chef vom Dienst bezeichnet.

Bei der letzten Vorstandssitzung des Jahres 1985 beschloss die Bundesvereinigung, sich gegen die Erteilung einer Fahrschülerlaubnis an BGB-Gesellschaften auszusprechen (FS 1/86, S. 16).

Mit einer Fahrschule an der Technischen Universität mussten sich die Berliner Verbandsfahrlehrer herumärgern (FS 1/86, S. 18).

Ab 1.4.86 müssen Ausbildungsfahrzeuge in Klasse 3 eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h haben. Sie dürfen bei der Fahrausbildung mit dem amtlichen Fahrschule-Schild an Vorder- und Rückseite gekennzeichnet sein. Ein solches Schild kann auch quer zur Fahrtrichtung auf dem Dach angebracht sein (FS 1/86, S. 25). Die zweite Tür rechts ist bei Prüfungsfahrzeugen der Klasse 3 noch nicht vorgeschrieben. Ausbildungsfahrzeuge für Klasse 2 werden neu definiert.

Neue Fahrzeuge für Klasse 2 stellt FS 3/86, S. 10 vor.

Über „Möglichkeiten und Grenzen der Rationalisierung im geltenden Fahrschulrecht“ informiert FS 3/86, S. 22 im Anschluss an eine Fortbildungsreihe. Es ging dabei unter anderem um die gemeinsame Nutzung von Ausbildungsfahrzeugen und um Kooperationen.

Eine Übersicht über die neuen Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge und die Termine des Inkrafttretens bringt FS 3/86, S. 35.

Zum 1.4.86 kommt der Stufenführerschein für Zweiräder, für den sich die Bundesvereinigung lange eingesetzt hat (FS 4/86, S. 38).

Der neue rosa EG-Führerschein wird in der Bundesrepublik 1986 eingeführt, jedoch ohne die neuen Fahrerlaubnisklassen (FS 4/86, S. 41).

Zum 1.1.87 sind neue Prüfungsfahrzeuge in den Klassen 1, 1a und 3 vorgeschrieben. Außerdem werden die Funkbegleitung und das Hinterherfahren hinter dem Motorradfahrerschüler Pflicht (FS 4/86, S. 39).

Schon 1986 versuchte der ADAC, Fahrschüler über eine einjährige kostenlose Mitgliedschaft zu ködern (FS 5/86, S. 22).

Bei der Mitgliederversammlung der Pfälzer am 14.7.86 wird Rudi Ebel zum 2. Vorsitzenden gewählt (FS 6/86, S. 24).

Zum 1.11.86 wird der Führerschein auf Probe für die Klassen 1, 1a, 1b und 3 eingeführt (FS 7/86, S. 28).

Wie Ford Fahrschulen hinsichtlich der Unterrichtsgestaltung berät, schildert FS 8/86, S. 8.

Auch der Landesverband Bayerischer Fahrlehrer gründete 1986 einen Arbeitskreis der Lkw-Ausbilder, den es in Baden-Württemberg schon gab (FS 9/86, S. 16). Schon damals kam der Gedanke einer Kooperation auf.

Seit 1.11.86 müssen Fahrschüler am theoretischen Unterricht teilnehmen (FS 11/86, S. 8).

Mit FS 12/86 verschwindet der Chef vom Dienst wieder aus dem Impressum, in FS 3/87 taucht Robert Krichenbauer wieder als CvD auf.

Jahrgang 1987

Mit dem Schlagwort „Führerschein auf Raten“ bietet die Deutsche Verrechnungsstelle für Fahrschulen (dvf) eine Führerschein-Finanzierung für Fahrschüler an (FS 1/87, S. 16).

„Große Bedenken“ gegen die Entwicklung eines Simulators für Ausbildungs- und Forschungszwecke äußerte der Vorstand der Bundesvereinigung Ende 1986. Ein Münchner Hersteller wollte damals mit dem TÜV Rheinland einen Simulator in der Erstausbildung einsetzen (FS 1/87, S. 22).

Über die Formel-S-Ausbildung von Wolfram Schirrmann berichtet FS 3/87, S. 16.

In FS 4/87, S. 27 berichtet Gebhard Heiler, dass auf der Vorstandssitzung erneut über die Zeitschrift „Fahrschule“ diskutiert worden sei. Wegen zu geringem Informationsgehalt und der unzureichenden Erfüllung berufspolitischer Aufgaben werde den Landesverbänden empfohlen, das Sammelabo zu kündigen und eine Alternative zu entwickeln.

Bei der Vorstandssitzung der Bundesvereinigung am 10./11.3.87 wurde der erste Fahrschüler-Ausbildungspass präsentiert. Schon damals unterstützte VW das Werk (FS 4/87, S. 27).

Mit seinem „Gießener Modell“ wollte das dortige Regierungspräsidium Fahrschulen zu klareren Preisangaben bewegen (FS 4/87, S. 12).

FS 5/87, S. 36 bringt die neue Prüfungsrichtlinie, deren Anlage 6 ab Oktober 1987 neue Vorgaben für prüfungstaugliche Pkw bringt (S. 51).

Mit FS 6/87 verschwindet der CvD wieder aus dem Impressum.

Rallye-Weltmeister Walter Röhrl wirbt in FS 6/87, S. 24 für das neue Lehrmaterial des Verlages Heinrich Vogel. Das gefiel dem Hamburger Vorsitzenden Rolf Walther gar nicht (FS 9/87, S. 34).

Über ein von 50 auf 27 PS umschaltbares Fahrschulmotorrad wurde bei der Mitgliederversammlung des Fahrlehrerverbandes Niedersachsen kontrovers diskutiert (FS 6/87, S. 36).

Das Muster der seit 1.1.87 vorgeschriebenen Ausbildungsbescheinigung gibt FS 6/87, S. 42 bekannt.

Ernst Fröhling bereitete die Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung 1987 darauf vor, dass ein prüfungstauglicher Pkw wohl bald vier Türen haben müsse (FS

7/87, S. 20). Auf der Basis des Leitfadens für Klasse 1 solle ein Curriculum für diese Klasse analog zum bereits vorliegenden in Klasse 3 erarbeitet werden, hieß es im Bericht über die Versammlung. Erstmals wurde ein Etat für Öffentlichkeitsarbeit eingestellt, der 12.000 Mark umfasste.

Zum Vorsitzenden des Landesverbandes der hessischen Fahrlehrer wird 1987 der bisherige 1. stellvertretende Vorsitzende Willy Heisch gewählt.

Seit dem 27.2.87 gelten für „Leichtmofas“ Ausnahmen von der StVZO. Beispielsweise muss man auf ihnen keinen Helm tragen (FS 8/87, S. 37).

Die vorgesehenen Grundfahraufgaben für Klasse 1 diskutierte FS 9/87, S. 10.

Ein Rabattabkommen mit der Autovermietung Interrent schloss die Bundesvereinigung am 1.9.87 für ihre Mitglieder (FS 9/87, S. 19).

Mit der Landesverkehrswacht zusammen wirbt der Fahrlehrerverband Hamburg 1987 unter Fahranfängern für ein Sicherheitstraining (FS 9/87, S. 23).

Einen Lkw-Pool für Klasse 2 einzurichten, versprach Iveco Magirus in FS 11/87, S. 5. Es ging um Miet-Lkw für Fahrschulen.

Der Geschäftsführende Vorstand der Bundesvereinigung schlug der Bundeswehr 1987 mehrmals vor, Modellversuche zur zivilen Fahrausbildung von Soldaten einzurichten (FS 11/87, S. 22). Ein nordrhein-westfälischer Schulpolitiker brachte damals erneut den Gedanken auf, die Schule müsse auf die Fahrausbildung vorbereiten.

Auf Anregung des Ulmer Fahrlehrers Franz Bayer kommt vom 5. bis 7.10.87 ein erstes Klasse-2-Seminar für Fahrlehrer bei Iveco Magirus zustande (FS 11/87, S. 24).

Komplett ausgestattete Fahrschul-Lkw präsentierte Daimler-Benz auf der IAA 1987. Außer Doppelkabine und Doppelpedalerie hatten sie einen Mittelsitz für den Prüfer (FS 12/87, S. 30).

Jahrgang 1988

Nach zehn Jahren überarbeitete der Vorstand der Bundesvereinigung am 30.11.87 die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (FS 1/88, S. 20).

Ab dem 1.4.88 muss in Klasse 2 grundsätzlich auf einem Sattel- oder Gliederzug ausgebildet werden. Ausnahme: die Kurzausbildung zum Omnibusfahrer (FS 1/88, S. 23).

Klasse-2-Fortbildungen bot der Fahrlehrerverband Nordrhein 1988 zusammen mit Ford an (FS 1/88, S. 26).

MAN schickte 1988 Fahrschul-Lkw auf Tournee (FS 3/88, S. 5).

Am 23.1.88 wird Wolfgang Bentzien zum Vorsitzenden des Fahrlehrerverbandes Schleswig-Holstein gewählt. Sein bisheriges Amt als 1. Stellvertreter nimmt Heinrich Göttsche ein (FS 3/88, S. 27).

Ein Positionspapier zur Verbesserung der Fahrlehrausbildung verabschiedete der Vorstand der Bundesvereinigung am 18./19.2.88. Er forderte eine Anhebung der Zugangsvoraussetzungen sowie eine längere und zweiphasige Ausbildung (FS 4/88, S. 25 und FS 6/88, S. 10)).

Die neuen Grundfahraufgaben in Klasse 2 zeigt FS 5/88, S. 18.

Am 23.4.88 wird Rudolf Ebel zum Vorsitzenden des Verbands der Kraftfahrlehrer Pfalz gewählt, bis dato 1. stellvertretender Vorsitzender (FS 6/88, S. 34).

Auf eine neue Auslegung der Grundfahrübungen in Klasse 1 einigten sich der Bund und die Bundesländer 1988 (FS 6/88, S. 51).

Die StVO-Reform von 1988 bringt unter anderem einige neue Verkehrsschilder (FS 6/88, S. 54).

Der Hamburger Vorsitzende Rolf Walther blickte in FS 7/88, S. 16 auf die Geschichte des Fahrlehrerberufes zurück.

Die Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung wählte am 3.6.88 Gerhard von Bressendorf zum 2. stellvertretenden Vorsitzenden. Sein Vorgänger Gebhard Heiler stellte sich nicht mehr zur Wahl, blieb aber Pressereferent der Bundesvereinigung (FS 7/88, S. 24).

Auch 1988 führte der Fahrlehrerverband Nordrhein Klasse-2-Fortbildungen in der Kundendienstschule Köln durch. Wie es in FS 7/88, S. 40 heißt, tat er dies seit 1982 regelmäßig.

Die Vöhringer Firma HMG schlug in FS 8/88, S. 61 vor, sich durch eine „zukunftsorientierte Sicherheitsausbildung Klasse 3 mit Pkw-Anhänger-Schulung“ von Kollegen abzuheben. Sie bot dazu einen Fahrschulanhänger an, der sich auch hervorragend als Werbeträger eignen sollte (obwohl er laut Zeichnung flach war!).

Den curricularen Leitfaden der Bundesvereinigung für Klasse 1 präsentierte FS 9/88, S. 22 in einem Interview mit Rolf Walther.

Die ab Oktober 1988 geforderten Grundfahrübungen in Klasse 2 führten der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg und Vertreter der TÜV Stuttgart und Baden im Sommer 1988 der Presse vor (FS 10/88, S. 8).

Einen Fahrschul-Lkw von Renault meldete FS 10/88, S. 14.

„99 Tips und Tricks für Führerschein-Neulinge“ versprach eine Broschüre des Shell Fahrschul-Service in FS 10/88, S. 15.

Am 1.11.88 löst Gerhard von Bressendorf den bisherigen Pressesprecher der Bundesvereinigung, Gebhard Heiler, ab. Heiler hatte um eine Ablösung gebeten (FS 11/88, S. 17).

In FS 12/88, S. 5 bewirbt Scania seinen Hauber als Fahrschul-Lkw.

Zum Erfahrungsaustausch mit Kollegen in der DDR und in Polen war eine Gruppe bayerischer Fahrlehrer im Herbst 1988 unterwegs (FS 12/88, S. 21).

Auf Initiative der „Fahrschule“ trafen sich im Herbst Offiziere der Bundeswehr, Gerhard von Bressendorf und Gebhard Heiler, um über die Fahrausbildung bei der Truppe zu diskutieren (FS 12/88, S. 24).

Jahrgang 1989

Nach langer Werbepause taucht in FS 1/89, S. 21 wieder eine Anzeige der Delta Ingenieur-Technik GmbH aus Wolfsburg auf, die für Doppelbedienungen in VW-Fahrzeugen wirbt.

An die Stelle des verstorbenen Hamburgers Rolf Walther wählte die Mitgliederversammlung Gebhard Heiler zum 1. stellvertretenden Vorsitzenden (FS 1/89, S. 22).

Bei einer Fortbildung des Fahrlehrerverbandes Hamburg im Oktober 1988 taucht der spätere langjährige Vorsitzende Hans-Detlef Engel erstmals öffentlich auf. Er referierte über Kleingruppenarbeit (FS 1/89, S. 23).

Die Scania-Hauber zweier Fahrlehrer aus Grassau und Mühldorf präsentierte Theo Delfried Domina in FS 1/89, S. 28.

Im Frühjahr 1989 wird Hans-Detlef Engel 1. stellvertretender Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Hamburg (FS 4/89, S. 26).

Ab 1.1.90 wird bei der Erteilung der Fahrschul- oder Zweigstellenerlaubnis eine neue Ausstattungsrichtlinie zugrunde gelegt (FS 4/89, S. 40).

Bei der Mitgliederversammlung des Landesverbands der Fahrlehrer Saar e. V. wird der damalige 1. stellvertretende Vorsitzende Günter Henne einstimmig zum Vorsitzenden gewählt (FS 6/89, S. 20).

Die Mitglieder des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg wählen am 22.4.89 Peter Tschöpe zum 3. Vorsitzenden (FS 6/89, S. 20).

FS 7/89, S. 4 meldet, dass Lkw mit der Schaltheife EPS auch als Prüfungsfahrzeuge der Klasse 2 eingesetzt werden dürfen.

Einen Vorschlag für eine zweite Führerscheintrichtlinie legte die EG-Kommission am 13.1.89 vor (FS 7/89, S. 10).

Wie FS 11/89, S. 14 berichtet, konnten 1989 Häftlinge der Justizvollzugsanstalt Zweibrücken ihren Führerschein im Gefängnis machen.

Wie sind die neuen Bestimmungen zur Klasse-2-Ausbildung bei bayerischen Fahrlehrern aufgenommen worden? Darüber informierte FS 12/89, S. 16.

Mit einem Bericht über eine Fahrschul-Aktion von Ford auf Mallorca tritt Ralf Schütze an (FS 12/89, S. 26).