

60 Jahre „Fahrschule“

Das ist in den ersten 60 Jahren passiert

Teil 2: Die 60er-Jahre

Zusammengestellt von Dietmar Fund

Fahrlehrerkammern, eine Gebührenordnung und der Umgang mit Fahrlehreranwärtern waren wichtige Themen in der ersten Hälfte der 60er Jahre. Schon fast so lange wie über Fahrschulpreise und die Prüfer reden die Fahrlehrer untereinander über das, was der Verband für sie tut. Das hat auch die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände frühzeitig erkannt. Sie nutzt seit den 50er-Jahren ihre Verbandszeitschrift „Fahrschule“ dazu, die Leistungen der Verbände darzulegen.

Jahrgang 1960

Ab sofort, so meldet FS 1/60, S. 1, könne jeder Fahrlehrer die „Fahrschule“ erhalten. So solle auch das Nichtmitglied vom Wert der Arbeit überzeugt werden, schreibt die Bundesvereinigung. Sie verschweigt, dass bis 1956 ebenfalls jeder Fahrlehrer die Zeitschrift erhalten konnte.

„Gute Lüftung ist wichtig“, meint FS 1/60, S. 9. Beschrieben wird ein „Ventoboy“ genannter Ventilator, der in Unterrichtsräumen für genügend Sauerstoff sorgen soll.

VDO präsentierte einen Geschwindigkeitswarner und ein „Sparkometer“, ein Unterdruckmessgerät, das bei Benzinern anzeigen sollte, ob der Kraftfahrer wirtschaftlich unterwegs war (FS 1/60, S. 10).

Gegen Bestrebungen, erst 20-Jährige ans Pkw-Lenkrad zu lassen, wandte sich Rechtsanwalt Eberhard Capelle in FS 1/60, S. 28.

Erste Erfahrungsberichte über Fahrtschreiber im Fahrschulwagen brachte FS 2/60, S. 38. Ein Fahrlehrer lobte, dass er so seine Angestellten besser kontrollieren könne. Ein anderer berichtete, die Anschaffungskosten hätten sich in kürzester Zeit amortisiert, weil er sich den von seinen Fahrlehrern auf privaten Sonntagsfahrten verbrauchten Kraftstoff rückvergüten ließ.

„Die Oase der Ruhe“ pries eine Anzeige der Versandgärtnerei Arie J. van Engelen aus Kranenburg in den Niederlanden. Sie wollte Fahrlehrern offenbar ein eigenes Blumengärtchen zur Stressbewältigung anbieten (FS 4/60, S. 109). Für leichte Rasenpflege verkaufte die Firma Hako den „Rasetta de Luxe“ (FS 6/60, S. 185).

„Was tut die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände?“ fragt FS 5/60, S. 128. „Fahrschule“ begann mit diesem Artikel eine ausführlichere Berichterstattung über das Wirken des Dachverbands. Es ging um den Lernführerschein, den Führerschein auf Probe und die Gebührenordnung.

Der Verband der Kraftfahrlehrer der Regierungsbezirke Koblenz, Montabaur, Rheinhessen, Trier wählte statt Jean Gutendorf, der sich nicht zur Wiederwahl stellte, den vormaligen 2. Vorsitzenden ??? Steinacker zum 1. Vorsitzenden (FS 6/60, S. 153).

„Beeinflusst das Wetter den Fahrschüler?“ fragte ein Fachmann des Deutschen Wetterdienstes in FS 6/60, S. 160.

Die Fahrlehrerverbände Bremen und Niedersachsen veranstalteten zum zweiten Mal einen Sportlehrgang für Fahrlehrer auf dem Nürburgring (FS 6/60, S. 163).

„Noch ein Trockenübungsgerät“ stellte der offenbar schon gelangweilte Karl Lidl in FS 7/60, S. 199 vor. Es handelte sich um ein Gerät des Wiesbadener Fahrlehrers Hermann Kranz.

Am 10.7.60 starb der bisherige Vorsitzende der Bundesvereinigung, Wilhelm Bramhoff (FS 8/60, S. 217).

Der Landesverband der Kraftfahrlehrer Baden-Württemberg wählte am 26.6.60 den gesamten Vorstand wieder (FS 8/60, S. 218).

Zum 1.8.60 treten Änderungen der StVO in Kraft (FS 8/60, S. 224).

Die Generalversammlung der Bundesvereinigung wählte den Kölner Fritz Volkmuth zum Vorsitzenden. Erster Stellvertreter blieb der Kieler Johann Tevs, neuer zweiter Stellvertreter wurde Kurt Lange aus Frankfurt (FS 8/60, S. 228).

Der Stuttgarter Fahrlehrer Helmut Dieterle baute in seinen Käfer eine Miniaturampel ein, die er selbst per Schalter betätigte. Er übte so mit seinen Fahrschülern, was bei entsprechendem Stand der Ampelsignale zu tun ist, ohne dass er Ampelkreuzungen blockieren musste (FS 8/60, S. 239).

Zur geplanten Verschärfung der Fahrerprüfung informiert Fritz Volkmuth in FS 11/60, S. 319.

Psychologische und pädagogische Gesichtspunkte bei der praktischen Ausbildung von Fahrschülern beschäftigen Dr. Arno Müller in FS 11/60, S. 326. Seine Devise: Mut machen.

Richtlinien für Bewerber um die FzF vom 20.9.60 veröffentlichte FS 12/60, S. 345.

Laut FS 12/60, S. 354, ließ Veigel Doppelpedalerien aus, die Fahrlehrer in den Fahrzeugen ihrer Schüler einsetzen konnten.

Jahrgang 1961

Wie FS 1/61, S. 9, berichtet, hat ein TÜV-Sachverständiger 1959 vorgeschlagen, die praktische Prüfung ohne den Fahrlehrer durchzuführen. Das zwingt den Fahrlehrer zu einer besonders sorgfältigen Ausbildung, lautete das Hauptargument.

Am 6./7.10.61 führte der VdTÜV ein Gespräch mit Kleinwagenherstellern. Es ging um die Prüfungstauglichkeit. Die späteren Kriterien Beinraum, Kopffreiheit und Heizung sowie Sichtverhältnisse kamen bereits vor (FS 2/62, S. 47).

„Neue Probleme für den Fahrschulunterricht“ erwartete FS 3/61, S. 72 von der abknickenden Vorfahrtrichtung.

Mit schriftlichen Führerscheinprüfungen setzt sich FS 3/61, S. 79 auseinander. Angeregt wird zum Beispiel, nach Grund- und Zusatzfragebogen zu unterscheiden.

Sturzhelme für Fahrschüler der Klasse 1 bietet Hans Römer in FS 3/61, S. 86 an.

Bei der Generalversammlung des Verbandes der Kraftfahrlehrer Westfalen wurde Werner Hilff zum 1. Vorsitzenden gewählt (FS 3/61, S. 101).

Die Bundesvereinigung wandte sich in einer Anhörung des Bundesverkehrsministeriums gegen den Gedanken, dem Prüfer die Verantwortung für das Führen des Fahrzeugs bei der Prüfungsfahrt zu übertragen (FS 4/61, S. 106).

Das neue Personenbeförderungsgesetz stellt FS 6/61, S. 192 vor.

Einen „KAHE-Winkelspiegel“ präsentierte FS 6/61, S. 203. Es handelte sich um eine zweigeteilte Spiegelfläche, die den toten Winkel deutlich verringern sollte.

Die Fahrschule und Wohnwagenvertrieb Werner Knopp aus Mannheim-Rheinau bewarb in FS 6/61, S. 207 einen Wohnwagen, für den er Fahrlehrerrabatt gewähren wollte.

Ob ein angestellter Fahrlehrer eine Betriebsstelle leiten dürfe, fragte die Bundesvereinigung beim Bundesverkehrsministerium nach. Antwort: Wenn der Fahrschulinhaber die Betriebsstelle leitet, ist die Sache okay. Zu selbstständig durfte der Angestellte nicht sein (FS 7/61, S. 220).

Die Erste-Hilfe-Ausbildung in der Fahrschule testete ein Fahrschulinhaber im Landkreis München. Sie war damals für Klasse 3 erst in der Diskussion und nur bei Busfahrern vorgeschrieben (FS 7/61, S. 224).

Die Bundesvereinigung befasste sich 1961 unter anderem mit dem „Anhalterunwesen“. Außerdem wandte sich der Dachverband gegen die Meinung einiger Bundesländer, ein Fahrlehrer, der mehrere Fahrschüler zur Omnibusausbildung mitnehme, brauche eine FzF (FS 8/61, S. 260).

Bei ihrer Mitgliederversammlung wählte die Bundesvereinigung am 30.6.61 Fritz Volkmuth wieder zum 1. Vorsitzenden. Wiedergewählt wurde auch der Kieler Johann Tevs als 1. Stellvertreter. Der Baden-Württemberger Heinz Appenzeller wurde 2. Stellvertreter (FS 9/61, S. 296).

Ein Trockenwaschmittel namens „Weekend“ stellte FS 9/61, S. 323 vor.

Karl Lidl schreibt in FS 11/61, S. 385 über den Nachwuchs. Er bemängelt, dass es nach wie vor keine Vorschriften zur Ausbildung von Fahrlehreranwärtern gebe. Lidl redet von ein paar Dutzend Fahrlehrer-Ausbildungsstätten. Die Verbände bilden seiner Meinung nach verantwortungsbewusster aus als die Institute.

Karl Lidl testet in FS 11/61, S. 399 den VW 1500 als Fahrschulwagen. Er schreibt: „Dass der Motor nicht sehr elastisch ist und daher zu häufigem Schalten zwingt, ist für den Fahrschüler nur nützlich; er wird bestimmt nicht schaltfaul und kennt am Ende der Ausbildung auch keine Schalthebelscheu.“

Aussagen zum Prüfungsfahrzeug schilderte FS 12/61, S. 420. Unter anderem stand darin bereits, die Kennzeichnung eines Prüfungsfahrzeugs als Schulfahrzeug müsse abgedeckt oder entfernt sein.

Jahrgang 1962

(keine Titelbilder im Sammelband!)

Über das Punktsystem für den Führerschein-Entzug informiert FS 1/62, S. 19.

Am 17.3.62 wurde anstelle des verstorbenen Fritz Volkmuth (Nordrhein) Johannes Tevs aus Kiel zum Vorsitzenden der Bundesvereinigung gewählt. Leo Steinacker aus Koblenz wurde

stellvertretender Vorsitzender (FS 2/62, S. 62). Dritter im Bunde war Heinz Appenzeller, Stuttgart. Die Bundesvereinigung beschloss, ein eigenes Büro mit einem Geschäftsführer zu schaffen.

Für ihren „Schreibprojektor“ warb die Firma Liesegang. Es war offensichtlich ein Overhead-Projektor (FS 3/62, S. 76).

Eine „Schüler-Kontrollkarte im Schulwagen“ stellte die Füssener Firma Bäurle her (FS 3/62, S. 87).

Am 10.2.62 wählte der Verband der Kraftfahrlehrer Nordrhein den bisherigen 2. stellvertretenden Vorsitzenden Friedel Merz zum 1. Vorsitzenden (FS 3/62, S. 98).

Der Fahrlehrer-Verband Hamburg wählte Richard Grage zum 1. Vorsitzenden, Erich Koschollek zum 2. und Rolf Walther zum 3. Vorsitzenden (FS 4/62, S. 143).

Gesetzliche Anforderungen an die Ausbildung von Fahrlehreranwärtern und Ausbildungsstätten verlangte FS 9/62, S. 335. Der Artikel machte unterschwellig Werbung für das seit 1.1.62 in Quelle angesiedelte Verkehrsinstitut, das damals offenbar nur von den Landesverbänden Nordrhein und Westfalen getragen wurde.

„Fortschritt durch Rationalisierung“ versprach die „Schnelle Fahrschule“ aus Hamburg-Altona, die den US-Drivotrainer bewarb (FS 10/62, S. 341).

Ob in der Fahrschule auch Fahrzeuge mit Automatik oder automatischer Kupplung zulässig seien, diskutiert FS 12/62, S. 414. Im Artikel wird auch die Frage aufgeworfen, ob nur ein Wagen einer Fahrschule Doppelpedale haben müsse oder jeder einzelne.

„Das Autobad“ von PROHI wurde in FS 12/62, S. 417 beworben.

Jahrgang 1963

Wie schon 1962, warb Klippan auch 1963 stark für seine Sicherheitsgurte.

Keine Erfindung der 90er-Jahre sind offensichtlich Luftverbesserer für das Auto. In FS 1/63, S.63 wurde ein Lufverbesserer namens Autodor vorgestellt. Er wurde oberhalb der Defrosterdüsen an der Windschutzscheibe befestigt.

Mit Pril wusch man 1963 offensichtlich auch Fahrschulautos. „Wer Pril nimmt, spart gutes Geld“ hieß es in FS 2/63, S. 59.

Eine Fahrschule für Fortgeschrittene stellte FS 2/63, S. 61 vor. Ein rheinischer Fahrlehrer bildete ältere Semester auf einem E-Type von Jaguar in sportlich-fairer Fahrweise aus.

Ein Blendschutzgerät stellte FS 3/63, S. 78 vor.

Einen Winkelspiegel von KAHE präsentierte FS 5/63, S. 187. Der linke Außenspiegel war horizontal geteilt, wobei das obere Drittel nach links drehbar war, um den toten Winkel auszuschalten.

Offenbar wollte der VdTÜV 1963 die Ausbildung in der Fahrschule nur bis zur theoretischen Prüfung führen, dann einen Lernführerschein ausstellen und den Fahrschüler im Straßenverkehr selbst lernen lassen, um nach einer praktischen Fahrprüfung den endgültigen Führerschein zu bekommen. Dagegen wandte sich die Bundesvereinigung (FS 7/63, S. 253).

„Fahrlehrer oder Laie als Ausbilder?“ fragte auch Amtsgerichtsrat Werner Verweyen in FS 8/63, S. 287.

Herrenkosmetik der Reihe „Men´s Line“ wollte das „Welthaus“ Coty den Fahrlehrern in FS 8/63, S. 299 nahebringen.

Neue Richtlinien für die Führerscheinprüfung stellt FS 9/63, S. 329, vor. Es ging um eine Verschärfung der seit 1958 gültigen Richtlinien. Erstmals wurde der gesamte theoretische und praktische Prüfstoff bundeseinheitlich geregelt und abgegrenzt. Technische Fragen wurden zurückgestutzt.

Die Prüfungsordnung für Fahrlehrer solle eine praktische und mündliche Lehrprobe vorschreiben, schrieb FS 9/63, S. 332 in einem Bericht über eine Ausschusssitzung. Dort wurde auch ein Merkblatt für Fahrlehreranwärter erarbeitet.

Erste Erfahrungen mit dem Sehtest bei Fahrprüflingen beschrieb FS 9/63, S. 341.

Den „großen Mercedes“ 600 bewarb Mercedes-Benz in FS 10/63, S. 387.

Ob die Fahrlehrerschaft Berufskammern anstreben solle, diskutierte die Bundesvereinigung in FS 11/63, S. 429. Offenbar waren sich die Funktionäre nicht schlüssig, denn sie riefen die Mitglieder dazu auf, Anregungen und Wünsche zu dieser Frage einzubringen. Der Verband Nordrhein fand Gefallen an Berufskammern (FS 12/63, S. 471).

Argumente gegen die Laienausbildung sammelte die Bundesvereinigung in FS 12/63, S. 476. Schon damals ging es um die Kosten der Fahrausbildung in Fahrschulen. Die Bundesvereinigung forderte auch einen obligatorischen Sehtest.

Jahrgang 1964

Ohne Fahrlehrer kann man Fahrschüler nicht gut und hinreichend ausbilden: Von dieser Meinung konnte die Bundesvereinigung im Bundesverkehrsministerium offenbar einige Interessengruppen überzeugen. Bei einem Gespräch in Bonn legte die Bundesvereinigung dar, dass die „Autotrainer“ noch zu wenig leistungsfähig seien (FS 1/64, S. 7).

Dass auch 1964 schon in erster Linie mit dem Preis geworben wurde, zeigt FS 1/64, S. 9.

Nachdem der 400 Fragen umfassende Bundesfragenkatalog eingeführt worden war, wendet sich die Bundesvereinigung gegen „Fragebücher“ der Lehrmittelverlage, die sich wohl teilweise auf leicht abweichende Fragen und Antworten der einzelnen TÜV gestützt haben. Begründung: Fahrlehrer können stolz darauf sein, Verkehrserzieher zu sein, die ihren Schülern nicht nur den Wortlaut der amtlichen Prüfungsbögen einhämmern (FS 1/64, S. 35).

Als Gedankenstütze für den Fahrlehrer entwickelte ein Münchener Fahrlehrer einen „Fehlerlocher“ für 148 Mark. Der Fahrlehrer musste für die typischen Fehler eine von 24 Tasten drücken. Auf einer Lochkarte konnte er nach Abschluss der Fahrt feststellen, welche Fehler der Fahrschüler häufig gemacht hatte, um die Fahrt nachzubesprechen. Der Erfinder argumentierte, sein System lenke den Fahrlehrer weniger ab als das Aufschreiben auf einen Notizblock (FS 2/64, S. 49).

Die Bundesvereinigung werde sich für eine Fahrlehrerkammer einsetzen, berichtete der Verband in FS 3/64, S. 69. Außerdem wurde eine Verbesserung der Fahrlehrerverordnung angestrebt. Das Verkehrsinstitut in Quelle berichtete, eine gute Ausbildung sei eine wesentliche Voraussetzung für das Bestehen der Fahrlehrerprüfung. Gastredner war Dr. Gerhard Munsch, der etwas über den Verkehrssinn erzählte.

In FS 4/64, S. 113 beklagte die Bundesvereinigung, dass die Bundesländer die Frage des Automatik-Eintrags beim Pkw-Führerschein ganz unterschiedlich behandelten.

Am 29./30.5.64 wurde der geschäftsführende Vorstand wiedergewählt. Vorsitzender blieb also Werner Hilff, 1. stellvertretender Vorsitzender Leo Steinacker und 2. Stellvertreter Heinz Appenzeller (FS 7/64, S. 250). Ministerialrat Hüttebräucker hatte auf der Versammlung über die Möglichkeit referiert, dass auch Laien im Rahmen einer „beschränkten Einzelerlaubnis“ Fahrschüler ausbilden dürften. Sie wäre darauf hinausgelaufen, dass die theoretische Ausbildung beim Fahrlehrer gelegen hätte, die praktische Ausbildung hingegen nicht. Weiterhin wurden diskutiert: die Möglichkeit, künftig auch auf Autobahnen auszubilden (bis dahin verboten) und ein einheitliches Schild für Fahrschulwagen.

Gegen das Schulen an Sonn- und Feiertagen wandte sich die Bundesvereinigung in FS 8/64, S. 297 unter anderem mit dem Argument, dass an solchen Tagen viele Sonntagsfahrer mit geringer Fahrpraxis unterwegs seien.

Eine Entwicklung von Fichtel & Sachs erlaubte es, im Ford 17 M die automatische Kupplung durch ein Kupplungspedal zu ergänzen. Bei laufendem Motor konnte man umschalten. So ließ sich der Wagen für die Schulung als Schaltwagen oder mit der Automatik nutzen (FS 8/64, S. 302).

Zehn Jahre Verkehrs-Institut feierte die Bundesvereinigung in FS 9/64, S. 345. Vom niedersächsischen Verband war noch nicht die Rede. Das Verkehrs-Institut war damals die einzige inserierende Fahrlehrer-Ausbildungsstätte.

„Unser Beruf ist hoffnungslos überbesetzt“, referierte der baden-württembergische Vorsitzende Heinz Appenzeller in FS 9/64, S. 348. Er stellte schon damals fest, dass die Durchführung der Prüfung „in hervorragendem Maße richtungweisend“ für die Gestaltung der Ausbildung sei. Außerdem kritisierte er die Fahrschulüberwachung und trat für eine Fahrschulkammer ein.

Als „zündende Idee“ verkaufte die Deutsche Zündwaren-Monopolgesellschaft ihre Zündholzbriefchen mit Werbeaufdruck (FS 10/64, S. 405).

Mit einer Wettbewerbsordnung für die Fahrlehrer glaubte die Bundesvereinigung ihren Wunsch nach einer Fahrlehrerkammer durchsetzen zu können (FS 11/64, S. 437).

Ab 1965 sollten Fortbildungslehrgänge für Fahrlehrer im Verkehrs-Institut Quelle bundesweit durchgeführt werden, berichtete die Bundesvereinigung in FS 12/64, S. 481. Danach wurden „Wettbewerbsregeln für die Fahrlehrerschaft“ geschildert. Die Bundesvereinigung wollte sie beim Bundeskartellamt genehmigen lassen.

Eine „Anti-Schleuder-Bahn“ in Hamburg stellte FS 12/64, S. 487 vor. Ihr Erbauer stellte Fahrlehrern für erste Fahrversuche auf der Bahn einen Wagen zur Verfügung.

Einige Grundlagen der heutigen Arbeit und technische Sonderlösungen prägten die zweite Hälfte der 60er-Jahre.

Jahrgang 1965

Wie aus dem Rückblick auf 1964 in FS 1/65, S. 8 hervorgeht, wurden 1964 der Sehtest und fremdsprachige Fragebögen eingeführt. Die Bundesvereinigung wollte eine Intensivierung der Betriebsberatung der Fahrschulinhaber prüfen, hieß es in dem Bericht auch.

Für eine „Feuerhand-Combilampe“ wurde in FS 1/65, S. 20 geworben. Es handelte sich um eine Warnblinkleuchte.

Für eine einheitliche Überwachungspraxis setzte sich die Bundesvereinigung beim Bundesverkehrsministerium ein. Sie forderte Kommissionen, denen je ein Vertreter von Fahrerlaubnisbehörde, TÜV und Fahrlehrerschaft angehören solle (FS 3/65, S. 89).

„Stiefkind Fahrschule in der Zone“ ist ein Artikel in FS 3/65, S. 108 betitelt. Kritisiert wurde, dass sich in der DDR niemand systematisch um das Fahrschulwesen kümmere.

Warnfackeln zur Absicherung liegen gebliebener Fahrzeuge empfahl FS 3/65, S. 112.

„Das Bestreben der Bundesvereinigung und der Landesverbände muss es sein, den Fahrlehrer als Verkehrserzieher immer mehr ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen“, ist in FS 4/65, S. 139 zu lesen. Wichtig fand der Dachverband deswegen, Richtlinien für die Ausbildung der Fahrschüler und eine Ausbildungsverordnung für Fahrlehrer zu schaffen und damit den Berufsstand zu heben.

Bei der Jahreshauptversammlung der Hessischen Kraftfahrlehrer am 3.4.65 wurde Willi Heisch zum 2. stellvertretenden Vorsitzenden gewählt (FS 5/65, S. 182).

In FS 5/65, S. 207 wurde für Kölnisch Wasser geworben. Es stammte allerdings aus Heilbronn von der Joh. Chr. Fochtenberger KG.

Bei der Mitgliederversammlung des Fahrlehrer-Verbandes Hamburg wird Rolf Walther zum 1. Vorsitzenden gewählt (FS 6/65, S. 230).

Wie FS 6/65, S. 235 berichtet, hat Werner Hilff als Vorsitzender der Bundesvereinigung nach zehn Jahren wieder eine Besprechung mit dem Bundesverkehrsminister (es war Dr.-Ing. Hans Christoph Seeborn) gehabt.

Bei der Mitgliederversammlung des Landesverbandes der Kraftfahrlehrer Baden-Württemberg wurde der „Kollege Heiler“ erstmals aktenkundig: Er setzte sich als Beiratsmitglied für eine Erhöhung des Jahresbeitrages für das Geschäftsjahr 1965 ein (FS 8/65, S. 328).

Bei der Generalversammlung der Fahrlehrer Niedersachsens wurde Ernst Fröhling zum 3. Vorsitzenden gewählt. 1. Vorsitzender wurde Karl Meyer, 2. Bernhard Ratering (FS 8/65, S. 330).

„Neue Grundsätze für die Eröffnung von Fahrschulen“ setzte das Bundesverwaltungsgericht am 1.6.65 (FS 9/65, S. 362). Es ging um die Fahrschülerlaubnis.

In FS 10/65, S. 413 taucht Heinzmartin Nitsche zum ersten Mal im Impressum auf. Damals noch ohne Doktor, aber bereits als Stellvertreter Karl Lidls, des Schriftleiters. Nitsche durfte den IAA-Bericht abliefern.

Das nordrhein-westfälische Wirtschaftsministerium hat im April 1965 die von den Verbänden Nordrhein und Westfalen eingereichten Wettbewerbsregeln genehmigt. Die Bundesvereinigung sieht das als wichtigen Zwischenschritt auf dem Weg zur Einrichtung von Fahrschulkammern (FS 10/65, S. 417).

Einen Auto-Fahrstand pries der Baden-Badener Inserent Formeta in FS 10/65, S. 441. Er konnte über einer Grube oder auf ebener Fläche montiert werden. Auf den Rollen, die die Antriebsräder aufnahmen, sollten Fahrschüler kuppeln, schalten und bremsen lernen. (1/1-Anzeige in FS 12/65, S. 549)

Jahrgang 1966

In FS 3/66, S. 85 verteidigt die Bundesvereinigung die von ihr initiierten, allgemeinverbindlichen Wettbewerbsbedingungen für Fahrlehrer als den bestmöglichen Kompromiss. Der Dachverband kündigt ein Kalkulationsschema an, das man in Recklinghausen anfordern konnte. Noch immer hoffte der Verband auf die Einrichtung einer Kammer, die ein Berufsverbot hätte aussprechen können.

Zur Vorstandssitzung der Bundesvereinigung in Braunschweig hatte das Volkswagenwerk einen Tagungsraum zur Verfügung gestellt. Zuvor waren Sponsoren kein Thema gewesen (FS 4/66, S. 135).

Fiat macht in einer Anzeige in FS 6/66, S. 241 als erster Fahrzeughersteller darauf aufmerksam, dass man einen Fahrschulwagen auch mieten kann, statt ihn zu kaufen. Die Rede ist dann allerdings von Leasing.

Nach dem Rücktritt des 1. Vorsitzenden Heinz Appenzeller wird am 4.6.66 Heinz Grünwald zum 1. Vorsitzenden des Landesverbandes der Kraftfahrlehrer Baden-Württemberg gewählt. Als stellvertretender 1. Vorsitzender taucht Gebhard Heiler auf (FS 7/66, S. 279).

In ihrer Mitgliederversammlung zeigte sich die Bundesvereinigung davon überzeugt, dass Bundesverkehrsministerien und Länderreferenten mit dem Verband darin einig seien, dass man eine Fahrschulerlaubnis brauche. Ein Thema wurden nun auch die Bundeswehrfahrlehrer (FS 7/66, S. 283). Wegen des Rücktritts von Heinz Appenzeller wurden der Bayer Franz Spreitzer zum 1. und der Hamburger Rolf Walther zum 2. stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

„Fahrlehrergesetz in Vorbereitung“, meldete FS 8/66, S. 333. Es solle Aufgaben der Fahrlehrer und Fahrschulen im modernen Straßenverkehr umreißen. Der Fahrlehrer müsse auch eine pädagogische Befähigung aufweisen, heißt es.

Eine interessante Studienreise für Kraftfahrlehrer ist für die Lufthansa Anlass zu einem Inserat in FS 8/66, S. 359. Dahinter stand offenbar der baden-württembergische Landesverband, der in FS 9/66, S. 395 eine Fachstudienreise nach USA ankündigt.

„Sicherheitsarbeit koordinieren!“, meint Heinzmartin Nitsche in FS 10/66, S. 474. „Das Ergebnis der angespannten Aktivitäten ist in den meisten Fällen sehr gering“, schreibt er zum Nebeneinander vieler Organisationen, die in der Verkehrssicherheitsarbeit mitmischen.

In FS 10/66, S. 479 inseriert erstmals ein weiteres Ausbildungsinstitut neben dem Verkehrs-Institut Quelle. Es ist das Verkehrs-Pädagogische Institut VPI, eine Organisation des baden-württembergischen Verbandes. Autohansa bewirbt auf der selben Seite seine Fahrschul-Mietwagen.

Baden-Württemberg führte ab dem 25.10.66 versuchsweise eine Kennzeichnung für Neulinge im Straßenverkehr ein. Es war ein N in Verbindung mit einem vierblättrigen Kleeblatt (FS 11/66, S. 490). Verteilt wurde das Kennzeichen über die Fahrschulen.

Die Bundesvereinigung vereinbarte mit dem Verband Auto-Sicherheitsgurte, dass Fahrlehrer die Gurte zu günstigen Bedingungen beziehen konnten (FS 11/66, S. 497).

Die ersten Broschüren unter dem Titel „Fahren lernen mit VW“ stellt FS 11/66, S. 522 vor. Daran hatte die Bundesvereinigung mitgewirkt.

Auch Auto-Sixt bot in München und Frankfurt/Main Leihwagen für Fahrschulen an (FS 11/66, S. 541).

„Amerika war schon eine Reise wert“, schreibt in FS 12/66, S. 579 Gebhard Heiler, der danach noch eine Menge ähnlicher Reisen organisieren sollte – und gleich in FS 1/67, S. 24 nochmals unter demselben Titel schrieb. Die nächste kündigte er 1966 gleich unter dem Artikel im Inserat an.

Den gesamten Lehrstoff für die theoretische Führerscheinprüfung versprach Pirola-Schallplatten auf einer Lehrschallplatte zu bringen. „Der Fahrschüler lernt, als ob ihm ein Fahrlehrer das erforderliche Wissen ständig ins Ohr flüsterte, er lernt durch bloßes Abhören beim Frühstück, nach Feierabend, vor dem Schlafengehen“, verspricht die Kleinanzeige in FS 12/66, S. 591.

Jahrgang 1967

Unter dem Motto „Treffpunkt Fahrschule“ versuchte der baden-württembergische Verband, auch Führerscheinbesitzer mit jahreszeitlich bedingten Aktionen anzusprechen (FS 1/67, S. 4).

In FS 1/67, S. 14 kündigte die Bundesvereinigung an, „dass in nächster Zeit ein entscheidender Schritt zur Formung eines Berufsbildes“ getan werden müsse. Stellung und Arbeit des Fahrlehrers müssten „auf gesetzlicher Basis“ klar umrissen werden. Noch immer laborierten die Verbände am Wegfall der Fahrschülerlaubnis durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 1.6.65.

Inwiefern Unterrichts- und Verkehrssicherheitslehre Bestandteil der Ausbildung von Fahrlehrern werden sollten, diskutierten Ende Januar 1967 Vertreter der Verbände, der TÜV und der Ministerien im Verkehrs-Institut Quelle (FS 3/67, S. 87). Dabei wurde auch untersucht, inwiefern die „Unterrichtslehre“ prüfbar ist. Damals wurde großer Wert auf das Lehr- und Unterrichtsgespräch gelegt.

„Caravanning im Vormarsch“ heißt ein Artikel, mit dem FS 3/67, S. 100 die Idee vertritt, Fahrlehrer sollten Gespannfahrer zu ein paar Fahrstunden animieren.

Am 24./25.3.67 diskutierte die Bundesvereinigung den Entwurf des Fahrlehrergesetzes. Offenbar arbeitete der Dachverband schon damals eng mit dem Bundesverkehrsministerium zusammen. Die Bundesvereinigung schlug vor, einige Neuregelungen auf dem Verordnungswege zu treffen, um sie rascher aktualisieren zu können (FS 4/67, S. 131).

Fahrschulwagen mit Lenkrad- und Mittelschaltung bewarb Simca in FS 4/67, S. 141 – die Typen 1301 und 1501. Die Doppelausstattung gab es auf Wunsch. Der nicht benutzte Hebel machte alle Schaltungen mit. Eine ähnliche Konstruktion offerierten auch der Opel-Händler Ott in Kirchheim/Teck (FS 7/67, S. 282) und die Fahrschule und Kfz-technischer Metallbau in Gerlingen (FS 8/67, S. 319).

Bei der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung erklärte deren Vorsitzender Werner Hilff, auch Altfahrlehrer müssten sich hinsichtlich der Unterrichts- und Verkehrssicherheitslehre weiterbilden (FS 5/67, S. 175).

FS 6/67, S. 231 wettete gegen den Dekra-Vorschlag, einen Führerschein auf Probe einzuführen. Der Dekra war offenbar der Meinung, Fahranfänger sollten ihr Fahrzeug kennzeichnen, unter 100 km/h bleiben, sich auf Fahrzeuge mittelstarker Motorisierung beschränken und 15.000 Kilometer Fahrleistung erreichen müssen, bevor der Führerschein auf Probe zum regulären werden sollte.

Das Verkehrs-Institut Quelle sah die Bundesvereinigung in FS 8/67, S. 299 als „ihr“ Ausbildungsinstitut, als ein „Instrument, der Fahrlehrerschaft sehr schnell die zur Fortsetzung ihrer Berufsausübung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zu vermitteln“.

Für gebrauchte Wagen warb BMW in FS 9/67, S. 341 – wohl schon damals waren die Bayern etwas teurer.

Über Alternativ-Schaltungen berichtete Karl Lidl in FS 9/67, S. 360. In späteren Heften erweiterten die Anbieter ihren Radius auf immer mehr Modelle (FS 10/67, S. 426).

Eine Art Stempelautomat für Fahrschüler verkaufte die Württembergische Uhrenfabrik Bürk Söhne, Schwenningen. In FS 10/67, S. 421 warb sie für ihr Gerät, das zum Erfassen des Unterrichtsbesuches diente.

Zum kommenden Fahrlehrergesetz interviewt Verleger Heinrich Vogel in FS 12/67, S. 494 den Staatssekretär Karl Wittrock. Darin kommt unter anderem zur Sprache, dass das Bundesverkehrsministerium plante, Fahrlehrer-Fachschulen einzuführen, deren Besuch obligatorisch werden sollte. Abgehend vom Führerschein auf Zeit schlug Vogel eine Art „Führerschein auf Bewährung“ vor.

Jahrgang 1968

Unter dem Titel „In Krefeld brodeln es“ finden sich in FS 1/68, S. 4 einige selbstkritische Worte zu Verbandsberichten: „Kleingedruckt stehen unserer Verbandszeitschrift seit vielen Jahren die Versammlungsberichte voran. Die braven Versuche, das mehr oder weniger reputierliche Vereinsgeschehen festzuhalten, lösen mitunter in der Aufzählung der Ehrengäste und dem Aneinanderreihen konventioneller Floskeln gepflegte Langeweile aus“, schreibt ein leider nicht genannter Autor.

„Die Überbesetzung unseres Berufes und der sich verstärkende Konkurrenzkampf wurde inzwischen berufsgefährdend“, stellt die Bundesvereinigung in ihrem Neujahrsgruß in FS 1/68, S. 7 fest.

Auf ihre Gruppenversicherungsverträge mit den Verbänden weist die Vereinigte Krankenversicherung A. G. in FS 1/68, S. 13 hin.

Einen Sicherheits-Leuchtstab bewarb die Firma E. & F. Hörster aus Solingen in FS 1/68, S. 29.

Mit einem „Autofahrers Digest“, der sich an ehemalige Fahrschüler richtete, warb der Manfred Roser Verlag aus Stuttgart in FS 2/68, S.59. Der monatlich erscheinende Titel war offenbar unter Schirmherrschaft der Bundesvereinigung entstanden.

Nach dem System des Bad Tölzer Fahrlehrers Ernst Thissen traten in FS 2/68, S. 65 erstmals die „Tölzer Doppelpedale“ werblich in Erscheinung. Es handelte sich um Doppelpedalerien für VW-Modelle, die man ohne Verschraubung auf den Mitteltunnel aufsetzte.

In FS 3/68, S. 78 sprach sich die Deutsche Verkehrswacht für die Einführung eines Führerscheins auf Probe aus.

In FS 3/68, S. 81 fordert die Bundesvereinigung im Zusammenhang mit dem Fahrlehrergesetz die obligatorische Ausbildung des Fahrlehreranwärters in amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten und die gesetzliche Einführung von Mindest- und Höchstentgelten im Fahrschulwesen. Außerdem forderte die Bundesvereinigung, dass der angehende Fahrlehrer Kenntnisse in der Betriebswirtschaft nachweisen können müsse.

Noch immer werben Gärtnereien um Fahrlehrer, beispielsweise die Elmshorner Firma Horstmann und das Rittergut Birkhof, in FS 3/68.

Vom 26.2. bis 3.3.68 tagte die Bundesvereinigung im Verkehrs-Institut Quelle. Unter anderem ging es um den Führerschein auf Zeit, den der Dachverband ablehnte. Stattdessen plädierte die

Bundesvereinigung für eine erneute Prüfung auffällig gewordener Verkehrsteilnehmer (FS 4/68, S. 124).

Mit Lenkrad- und Knüppelschaltung stellte auch Peugeot seinen 204 als Fahrschulwagen vor (FS 5/68, S. 179).

„Fahrschulwagen mit oder ohne Automatik?“ Diese selbst gestellte Frage beantwortete Petri & Lehr mit der „Haro-Drive“ genannten automatischen Kupplung. Sie wurde nachträglich eingebaut und machte die Kupplungsbetätigung per Knopfdruck entbehrlich (FS 5/68, S. 189).

Am 4.5.68 wurde Fritz Rauscher in Bayern zum Nachfolger des verstorbenen Landesvorsitzenden Franz Spreitzer gewählt.

Mit FS 8/68 ist Heinzmartin Nitsche erstmals „verantwortlich für den Inhalt“. Karl Lidl, ein Heft zuvor noch Schriftleiter, ist für die redaktionelle Beratung zuständig geworden. Nach 17 Jahren verabschiedet sich Schriftleiter Lidl (FS 8/68, S. 230).

Die neuen Räume des Verkehrspädagogischen Instituts Baden-Württemberg e. V. in Schorndorf präsentiert FS 7/68, S. 259). Der Artikel lobt die Aufbauarbeit des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg. Helmut S. Rentschler leitete das Institut.

Auf ihrer Mitgliederversammlung am 24./25.5.68 diskutierte die Bundesvereinigung unter anderem über die Ausbildung auf Fahrzeugen mit automatischer Kraftübertragung. Der Dachverband wollte die Beantwortung der Frage, ob es zu einem Automateintrag kommen solle, den TÜV überlassen (FS 7/68, S. 267). Ernst Fröhling wurde bei dieser Sitzung zum Rechnungsprüfer gewählt.

„Die Fahrlehrer-Verbände und ihre Fachzeitschrift“ hieß eine Nabelschau in FS 7/68, S. 274.

Als Schöpfung der Baden-Badener Firma Formeta wird in FS 8/68, S. 324 erstmals ein per Magnet und Vakuumwirkung haftendes Dachschild beschrieben.

Am 9.8.68 stirbt der ehemalige Schriftleiter Karl Lidl (FS 9/68, S. 340).

Das 10-jährige Jubiläum des Verkehrs-Institutes Quelle feierte FS 10/68, S. 408. Als Träger fungierte damals auch die Bundesvereinigung.

Damit notleidende Fahrlehrer ihr Entspannungs-Gärtchen umsonst bewässern konnten, bot die Firma Klein, Schanzlin & Becker aus Frankenthal ihre Vielzweckpumpe Rovex in FS 10/68, S. 439 an.

Von einem im Werden befindlichen Deutschen Verkehrssicherheitsrat berichtet FS 11/68, S. 446. Laut dem zitierten Bundesverkehrsministerium sollte dadurch die Verkehrssicherheitsarbeit gebündelt und damit wirkungsvoller werden.

Jahrgang 1969

Werner Hilff, Vorsitzender der Bundesvereinigung, wurde im September 1968 zum IVV-Präsidenten gewählt, meldet FS 1/69, S. 14.

In FS 1/69, S. 32 bewirbt erstmals auch Petri & Lehr eine synchronisierte Doppelschaltung für einige Pkw-Typen.

Ein riesiges Fahrschule-Dachschild präsentierte VVR Verkehrsverlag Remagen in FS 4/69, S. 104.

„Das Fahrlehrergesetz ist im Bundesrat“, meldete FS 4/69, S. 118.

Am 1.5.69 wurde Ernst Fröhling vom 2. zum 1. Vorsitzenden des Verbandes der Kraftfahrlehrer Niedersachsen „befördert“ (FS 5/69, S. 154).

Laut FS 5/69, S. 160 wurde zum 1.8.69 die Teilnahme an einem Kurs zu Sofortmaßnahmen am Unfallort zu einer Voraussetzung für den Führerscheinerwerb.

Laut einer Anzeige der Firma Dambach in FS 6/69, S. 221 ist seit 1.7.69 bei TÜV-Untersuchungen und ab 1.7.70 in allen Pkw ein Warndreieck mitzuführen.

Am 3.5.69 wählte die Jahresversammlung des Landesverbandes Hessen Willi Heisch zum 2. Vorsitzenden (FS 7/69, S. 242). Nicht gesagt ist, ob es der „heutige“ Willi Heisch war oder sein Vater.

Bei ihrer Mitgliederversammlung am 28./29.5.69 erhob die Bundesvereinigung die Forderung, Voraussetzung zur Erlangung der Fahrschulerlaubnis solle eine mindestens zweijährige hauptberufliche Tätigkeit als angestellter Fahrlehrer sein. Eine nebenberufliche Tätigkeit genüge nicht (FS 7/69, S. 251).

„Hamburger Fahrlehrer tranken für die Wissenschaft“ meldete FS 7/69, S. 259 über einen Trinkversuch.

Am 11.7.69 beschloss der Bundesrat das Fahrlehrergesetz. Das meldete FS 8/69, S. 290. Die wichtigsten Grundzüge beschreibt FS 9/69, S. 321.

Am 26.6.69 wurde in Bad Godesberg der Deutsche Verkehrssicherheitsrat gegründet (FS 8/69, S. 302).

Sofortmaßnahmen am Unfallort kamen mit der StVZO-Änderung, die FS 9/69, S. 342 beschreibt.

Eingriffe des Fahrlehrers bei der Automatik-Schulung schildert FS 10/69, S. 372.

Laut DV FahrlG müssen Fahrschulautos mit einem amtlichen Fahrschule-Schild gekennzeichnet sein (FS 10/69, S. 378).

Einen von innen verstellbaren Außenspiegel für den VW-Käfer preist Hagus in FS 10/69, S. 399. Gleiches tut Keiper in der Anzeige in FS 11/69, S. 427.

„Sicherheitssack in der Erprobung“, meldet FS 12/69, S. 476. Gemeint war einer der ersten Airbags.