

Die Entwicklung der Fahrerausbildung in den tschechischen Ländern bis 1989

Jan Stemberk

Fakultät für Geisteswissenschaften, Karls-Universität

Kontakt-E-Mail: jan.stemberk@fhs.cuni.cz

Die Entwicklung der Fahrerausbildung in den tschechischen Ländern bis 1989

Abstrakt:

Der Beitrag fasst die Anforderungen und Anforderungen an die Fahrerausbildung in den tschechischen Ländern vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis 1989 zusammen. Diese Zeit ist mit mehreren politischen Veränderungen verbunden, die sich auch in der Fahrerausbildung widerspiegeln. In diesem Zusammenhang liegt der Schwerpunkt des Beitrags auf den Fahrschulen und ihrer rechtlichen Stellung, den Voraussetzungen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis sowie den einzelnen Gruppen dieser Führerscheine. Seit Einführung der Pflicht zur Absolvierung einer Führerscheinprüfung vor dem Fahren (1905) wurden Inhalt und Schwierigkeitsgrad der Fahrerausbildung sowie weitere Anforderungen (z. B. medizinischer oder beruflicher Art) diskutiert. Besonderes Augenmerk wird auf die Transformation des Engagements des Staates und seine Rolle bei den Schulungen gelegt. Der Text des Artikels basiert größtenteils auf der Analyse verschiedener Vorschriften. Um die Realität der Aktivitäten der Fahrerausbildung und Fahrschulen aufzuzeigen, wurden einschlägige Archivquellen und teilweise zeitgenössische Literatur herangezogen.

Schlüsselwörter: Fahrer von Kraftfahrzeugen; Fahrschule; Fahrerschulung; Fahrerlaubnis

Schlüsselwörter: Kraftfahrzeugführer; Fahrschule; Fahrerschulung; Fahrerlaubnis

DOI: 10.14712/2464689X.2021.6

Finanzierung: Der Text wurde mit finanzieller Unterstützung des Kulturministeriums der Tschechischen Republik im Rahmen des Projekts NAKI II Czech Century of Motorism (DG18P02OVV051) erstellt, das in den Jahren 2018–2022 von der Fakultät für Geisteswissenschaften der Karls-Universität umgesetzt wird, das Nationale Technische Museum und das Technische Museum in Brunn.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurde das Automobil zu einem alltäglichen Bestandteil des Lebens und der tschechischen Rechtsordnung. Die Entwicklung des Autofahrens und der Bewegung von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen führte zu der Notwendigkeit, künftige Fahrer Schulungen und Tests zu unterziehen, die ein sicheres Fahren gewährleisten. In der tschechischen rechtswissenschaftlichen Literatur wird diesem Thema nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt, obwohl viele Themen aus der Vergangenheit zeitlos sind.¹ Die Frage einer qualitativ hochwertigen Ausbildung von Kraftfahrern wird seit langem behandelt und ein Kompromiss zwischen den beiden wird gefunden. Der Schwierigkeitsgrad und die Verfügbarkeit von Schulungen wurden ermittelt. Ebenso wenig wird der Fokus auf junge Fahrer als Risikofaktor für Unfälle gelegt oder die Erteilung eines Führerscheins für einen begrenzten Zeitraum in Betracht gezogen.

Ziel der vorliegenden Studie ist es, die Entwicklung der Fahrerausbildung vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis 1989 abzubilden und dabei den Schwerpunkt auf die gesetzliche Regelung ihrer Ausbildung zu legen. Der Bedarf an Fahrerschulungen hing mit der Entwicklung des Autofahrens, der Zunahme der Zahl der Autos, der Fähigkeit, diese sicher zu kontrollieren, und der häufigeren Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen zusammen. Gerade die gute Ausbildung der Fahrer wurde nach und nach eingeführt und gilt grundsätzlich bis heute als sehr wichtiger Faktor zur Unfallverhütung. Im Fokus der Studie stehen dabei der Ausbildungsverlauf, die zur Durchführung der Ausbildung und Fahrprüfung berechtigten Fächer sowie die Anforderungen an die einzelnen Führerscheingruppen. Der Text basiert nicht nur auf der Analyse gesetzlicher Vorschriften, sondern auch auf zeitgenössischer Literatur und einer Untersuchung archivalischer Quellen, die den tatsächlichen Auswirkungen und dem Verlauf der Ausbildung näher kommen.

Teilweise wird auch auf nicht sehr umfangreiche Rechtsprechung zurückgegriffen.

Anfänge vor dem Ersten Weltkrieg

Mit der Landeshauptmannverordnung Nr. 13/1900 z. Nr. vom 27. Jänner 1900 gelangten Kraftfahrzeuge erstmals in die tschechische Rechtsordnung. Nach Niederösterreich, wo ein Jahr zuvor eine ähnliche Regelung erlassen wurde, war es das zweite Land in Pre-Litauvia, die den Betrieb von Kraftfahrzeugen -del auf öffentlichen Straßen erlaubte.² Der Frage der Fahrer wurde in § 28 jedoch nur am Rande Beachtung geschenkt. Das Bestehen der Prüfung war nicht verpflichtend, kann aber als dringend empfohlen angesehen werden, da die Formulierung dieser Bestimmung besagt: „Der Besitzer eines Autos oder Fahrzeugs des Kraftfahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass das Fahrzeug nur von Personen gelenkt wird, die dazu voll qualifiziert sind, und haftet dann für alle Schäden oder Unfälle, die durch die Unfähigkeit verursacht werden.“, Unaufmerksamkeit oder Rücksichtslosigkeit des Fahrers, wenn er das Fahren nicht einer Person anvertraut, die ihre Kompetenz im Büro des Gouverneurs nachgewiesen und eine offizielle Bescheinigung darüber erhalten hat.“ Daher wurde die Ausbildung der Fahrer hauptsächlich von Fabriken geleitet, die Autos herstellten. In den Anfängen des Automobilbaus war das Führen eines Kraftfahrzeugs, also insbesondere die Inbetriebnahme und praktische Beherrschung, technisch anspruchsvoll und erforderte in der Regel eine Ausbildung, die diese Betriebe im Betrieb erbringen konnten. Das Training bestand hauptsächlich aus praktischer Form, wie man das Auto kontrolliert und am Laufen hält, wie aus dem periodischen Protokoll hervorgeht: „Dazu war mit beiden eine Probefahrt über eine Kreislänge von 10 km auf einer Strecke geplant, die ... plötzliche Auf- und Abstiege. Die beiden oben Genannten fuhren abwechselnd das Auto unter der Aufsicht des Monteurs der Firma, die das Auto geliefert hat, ... beide Genannten können die Maschine gekonnt starten und stoppen und das Auto im Allgemeinen zuverlässig bei verschiedenen Geschwindigkeiten fahren, Daher wird vorgeschlagen, beiden eine Bescheinigung als berechtigte Fahrer eines Lastkraftwagens auszustellen. Abschließend sei daran erinnert, dass sie zwei Wochen lang auf dem Höhepunkt waren

¹ Aus Teilbeiträgen, z. B.: ŠTEMBERK, J. Gesetzliche Regelung des Kraftverkehrs in den böhmischen Ländern bis 1938. *Legal Historical Studies*, 2007, Nr. 38, S. 171–192.

² Die Regeln für Straßendampflokomotiven gelten seit früher, dem Gouverneurserlass Nr. 77/1875 ff.

in der Praxis bei der Montage, aber auch beim Fahren bei der Daimler-Firma in Nové Mýsto bei Wien.³ Der Schwerpunkt auf der Kenntnis der damals sehr strengen Straßenverkehrsregeln war eher marginal.⁴

Die Vereinheitlichung der Regeln für den Betrieb von Kraftfahrzeugen auf den Straßen Litauens wurde durch die Verordnung des Innenministeriums im Einvernehmen mit dem Finanzministerium Nr. 156/1905 Slg. vom 27. September 1905 herbeigeführt. In § Gemäß Art. 21 der Verordnung betrug das Mindestalter für Fahrer 18 Jahre. Das selbständige Führen von Kraftfahrzeugen, mit Ausnahme von Motorrädern, war nur auf der Grundlage einer amtlichen Erlaubnis (Führerschein), heute würde man sagen: Führerschein, möglich. Eine Fahrerlaubnis durfte „in der Regel nur Personen erteilt werden, die ihre Fähigkeit zum Führen eines Fahrzeugs nachgewiesen haben“ (§ 21 Abs. 3). Fahrer von „Fahrzeugen der Militärzeit“ waren von der Prüfung befreit, „wenn sie ihre Befähigung durch ein Zeugnis des Wehrtechnischen Ausschusses nachweisen“ (§ 21 Abs. 3). Aus dieser verwendeten Formulierung wurde abgeleitet, dass die Ausnahme nur für Fahrzeuge der Armee gilt und nicht für zivile Fahrzeuge von Militärangehörigen, die diese möglicherweise fahren möchten.⁵

Durch die Prüfung sollten die theoretischen Kenntnisse über die Mechanik von Kraftfahrzeugen und gleichzeitig die praktische Fähigkeit zum Führen eines Fahrzeugs nachgewiesen werden (§ 22 Abs. 2). Der ausgestellte Führerschein sollte ein Foto enthalten. Die Vorbereitung der Fahrer auf die Prüfung war ihre Sache und wurde in keiner Weise geregelt. Die Prüfung wurde vor einem vom Gouverneursamt (landespolitisches Amt) ernannten Kommissar abgelegt und es war üblich, dass der Bewerber für die praktische Prüfung ein Auto zur Verfügung stellen musste.

Im Zusammenhang mit dem Abschluss des internationalen Straßenverkehrsabkommens im Jahr 1909 in Paris, das Veränderungen im internationalen Automobilverkehr mit sich brachte, mussten diese internationalen Verpflichtungen auch im nationalen Recht ihren Niederschlag finden. Die neu erlassene Verordnung des Innenministeriums, die für das nächste Vierteljahrhundert zur Grundlage des Automobilrechts wurde, wurde unter der Nummer Nr. 81/1910 Slg. veröffentlicht. In § 22 wurde die Pflicht zum Nachweis der Sachkunde übernommen Führen von Kraftfahrzeugen durch eine Prüfung. Neu war die Möglichkeit, die Ausstellung eines Führerscheins Personen zu verweigern, die eine schwere Verletzung des Lebens und der Gesundheit begangen haben, an körperlichen Mängeln leiden, die sie am sicheren Führen eines Fahrzeugs hindern könnten, und auch Personen mit einer Neigung zum Übermaß Alkoholkonsum. Der nachfolgende § 23 sah eine Befreiung für Fahrer von Militärfahrzeugen vor, wenn sie ihre Fahreignung nachwiesen. Die Eignung wurde geprüft und von den Militärbehörden ein Befähigungszeugnis ausgestellt. Es wurde auch behauptet, dass diese Ausnahme nur für Militärfahrzeuge gelte und ein solcher Führerschein nicht zum Führen von Zivilfahrzeugen verwendet werden dürfe. Eine neue Kategorie war die medizinische Leistungsfähigkeit des Fahrers, die durch ein ärztliches Attest nachgewiesen wurde. Seh- und Hörvermögen waren erforderlich. Als nächstes lag der Schwerpunkt auf der Herzgesundheit. Auch beim Alkoholkonsum sollte der Fahrer auf völlige Abstinenz oder zumindest Zurückhaltung achten. Von Anfang an wurde kein Unterschied zwischen Männern und Frauen gemacht. Einige medizinische Autoritäten, z.B. Prof. Heinrich Boruttan „rät Frauen den Beruf des Chauffeurs im Hinblick auf den weniger widerstandsfähigen weiblichen Organismus nicht“⁶. Obwohl diese Argumente Gehör fanden, konnten sie sich nicht durchsetzen.

Die Fahrprüfungen wurden von vom Gouverneur ernannten Prüfungskommissaren durchgeführt. Den genauen Umfang ihrer Tätigkeit ließen die Kommissare nicht festlegen. Die Fahrertests wurden zunächst von zwei Prüfern durchgeführt

³ Nationalarchiv (im Folgenden NA genannt), Tschechischer Gouverneursfonds, Karte. 9806, Sg. 55.8.3.47, Protokoll vom 22.9.1903.

⁴ Zur Straßenverkehrsordnung vergleiche: ŠTEMBERK, J. *Automobilista v jazyčí Reality. Die Entwicklung der Straßenverkehrsordnung in den böhmischen Ländern in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.* Prag: Karolinum 2008, S. 72 ff. Österreichisches

⁵ Staatsarchiv, Allgemeines Verwaltungsarchiv (im Folgenden ÖStA AVA), Fonds Ministerium der Innern (im Folgenden Mdl), k. 764, sg. 4g, Protokoll Nr. 35048/09.

⁶ TICHÝ, F. *Autofahrerhygiene. Autofahrer*, 1920, Jahr 2, Nr. 22, S. 5.

Kommissare und drei Stellvertreter. Die Hauptquartiere der Kommissare waren Prag und Liberec. 1909 wurde er neu zum Prüfungskommissar in Pilsen ernannt. Die Zahl der Prüfer nahm nur sehr langsam zu (ab 1914 in Teplice). Die Prüfungsgebühr betrug 15 K für Autofahrer und 10 K für Fahrer von Motorrädern mit Beiwagen und Dreirädern. Der Bewerber, der sich selbst auf die Prüfung vorbereitete, musste mit dem Kommissar den Prüfungstermin vereinbaren und sich mit dem Wagen versorgen mit dem der praktische Teil der Prüfung stattfindet. Im Rahmen der Fahrversuche kamen vier Gruppen zum Einsatz – LKW, PKW, Beiwagen-Motorräder und Dreiräder. Der Führerschein war in allen Ländern Vorlitauens gültig. Die Vorbereitung auf die Prüfung hing vom Bewerber ab und er konnte sich entweder selbst mit Hilfe eines bekannten Fahrers darauf vorbereiten oder die Dienste des neu entstehenden Fahrschulunternehmens in Anspruch nehmen.

Die Verordnung Nr. 81/1910 Slg. legte nur den allgemeinen Prüfungsablauf fest. Die Einzelheiten des tatsächlichen Verlaufs waren den Kommissaren überlassen. Im Jahr 1912 beschränkten Niederösterreich und Wien den Weg strengerer Führerscheinprüfungen. Die erteilte Weisung enthielt daher einen detaillierten Ablauf der Prüfung. In der theoretischen Prüfung musste der Bewerber Kenntnisse über die Straßenverkehrsordnung, Kenntnisse über die Grundkomponenten eines Kraftfahrzeugs, das Verhalten in komplexen Situationen (z. B. Autobrand), die Regeln zur Überprüfung der Sicherheitseinrichtungen des Fahrzeugs vor Fahrtantritt und zum Erkennen von Mängeln nachweisen. Nach Erfolg im theoretischen Teil konnte der praktische Teil folgen. Der praktische Teil bestand aus der Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Bremsen und der Lenkung, dem Starten des Motors, dem Vorwärts- und Rückwärtsfahren, dem schnellen Anhalten, einer Probefahrt auf freier Strecke mit unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad, einschließlich der Begegnung mit anderen Transportmitteln, und der letzte Teil bestand aus einer einstündigen Fernfahrt.⁷ Mit der Verschärfung wurde zwar gewissermaßen dem Anspruch entsprochen, die Qualität der Fahrerausbildung und -prüfungen zu verbessern, sie führte jedoch zu einem großen Teil dazu, dass viele Wiener lieber nach Brünn eilten, wo die Anforderungen waren geringer.⁸ Die Frage der Verschärfung der Führerscheinprüfungen in der Zeit kurz vor dem Ersten Weltkrieg war aktuell und wurde erst infolge des Kriegsausbruchs umgesetzt.

Die Einführung der obligatorischen Fahrerlaubnisprüfung eröffnete Raum für die Gründung von Fahrschulen, d. h. Einrichtungen, die Kandidaten bei der Vorbereitung auf die Prüfung unterstützen und ihnen auch das für die Prüfung erforderliche Kraftfahrzeug zur Verfügung stellen können. Die Tätigkeit von Fahrschulen war gesetzlich nicht ausdrücklich geregelt, es handelte sich um eine freie Tätigkeit ohne Nachweis der eigenen Befähigung. Die grundlegende Regelung erfolgte lediglich durch das Reichsdekret Nr. 309/1850 Slg., das vorläufige Gesetz über das Privatschulwesen. Die Verordnung sah vor, dass für die Gründung einer Privatschule eine Benachrichtigung des Gouverneurs drei Monate vor Beginn des Unterrichts erforderlich sei und die Schule ohne Verbot eröffnet werden dürfe. Gleichzeitig wurde in § 11 betont, dass der Staat keine Verantwortung für die Qualität der angebotenen Bildung trägt. Die vermutlich erste Fahrschule in Böhmen wurde 1907 in Mladá Boleslav gegründet, was angesichts des dortigen Automobilunternehmens Laurin & Klement nicht verwunderlich war.⁹ Ob sich jemand für den Besuch einer Privatschule entschied oder nicht, hing von jedem Einzelnen ab. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg wurde ernsthaft darüber nachgedacht, die Qualität des Unterrichts in den Fahrschulen zu verbessern und diese Schulen in die zugelassenen Berufe einzubeziehen und so die staatliche Aufsicht über sie zu stärken. Zu diesem Zeitpunkt dominierte jedoch die individuelle Ausbildung deutlich, wobei zukünftige Fahrer von ihren erfahreneren Kollegen lernten.¹⁰

⁷ ÖStA AVA, fond Mdl, kart. 761, sg. 14/2, Instruktion betreffend Prüfung der Führer von Kraftfahrzeuge, 1912.

⁸ Ebenda, Chauffeurschullen, 23.04.1914.

⁹ Schüler ohne Lehrer. *Automobile*, 1977, Bd. 21, Nr. 8, S.

32–33. ¹⁰ ÖStA AVA, Mdl-Fonds, Karte. 761, Sg. 14/2, Chauffeurschullen, 23.04.1914.

Kontinuität der Fahrausbildung in den 1920er und der ersten Hälfte der 1930er Jahre

Die Ministerialverordnung Nr. 81/1910 Slg. blieb, obwohl die Notwendigkeit ihrer Änderung bereits vor dem Ersten Weltkrieg erörtert worden war, auch in der neuen Tschechoslowakei in Kraft und wurde durch eine modernere Verordnung ersetzt, die dem Wachstum von reagierte Autofahren, fand erst Mitte der 1930er Jahre statt. Flug.

Die Verordnung des Präsidenten der regionalen politischen Verwaltung in Prag vom 22. April 1920 (Nr. 310/1920 Slg. z. und n.) über die Prüfung von Kraftfahrzeugen sowie die Prüfungen von Fahrern solcher Fahrzeuge in der Tschechische Republik (ein ähnlicher Erlass wurde auch für Mähren und Schlesien erlassen). Die Fahrertests wurden von ernannten Testkommissaren durchgeführt, denen eine genau definierte Strecke neu zugewiesen wurde. Die Verordnung unterschied Maschinen mit Verbrennungs-, Dampf- und Elektromotoren und innerhalb dieser Gruppen Personenkraftwagen und Lieferwagen, Lastkraftwagen und Motorräder mit Beiwagen. Der Antrag auf Zulassung zur Prüfung wurde bei der politischen Landesverwaltung, also in der Landeshauptstadt, eingereicht und von dort an den örtlich zuständigen Prüfungskommissar weitergeleitet. Die Prüfung sollte innerhalb eines Monats nach Einreichung der Bewerbung stattfinden. Der Antragsteller musste ein ärztliches Tauglichkeitszeugnis und einen Nachweis seiner Integrität vorlegen. Der Bewerber konnte den Ort, an dem er die Prüfung ablegen wollte, ausdrücklich angeben, sofern dieser Ort nicht der Sitz des Prüfungskommissars war, musste er die Fahrtkosten zum gewählten Prüfungsort selbst tragen. Im Falle eines Scheiterns könnte der Adept nach zwei Monaten ein Wiederaufnahmeverfahren beantragen. Die Probegebühr wurde auf 30 CZK festgesetzt, davon 3 CZK für ein Fahrrad und eine Gebühr für ein Buch (zu Beginn der 1920er Jahre 3 CZK 20 ½). Der Ablauf der Prüfung, ihre einzelnen Teile und auch die Dauer wurden nicht angepasst und waren vom Kommissar abhängig.

Durch die Durchführungsverordnung der tschechischen regionalen politischen Verwaltung vom 22. April 1920 wurde Böhmen in sechs Prüfungsbezirke (Prag, Liberec, Dývín, Teplice-Šanov, Pilsen und Cheb) aufgeteilt und in jedem Bezirk ein Prüfungskommissar ernannt. Normalerweise war es ein Baurat, nur in Prag und Dývín war es ein Maschinenkommissar. Der Bezirk des Prager Prozesskommissars war der größte, der auch seinen Vertreter hatte.¹¹ Im Vergleich zur Situation vor dem Ersten Weltkrieg wurde die Zahl der Prozesskommissare verdoppelt.

Auf die Vorbereitung der Fahrer vor der Prüfung wurde nicht mehr geachtet und die Vorbereitung hing vom Bewerber ab. Der Bewerber musste lediglich dokumentieren, wie er sich auf die Prüfung vorbereitet hat. Die Möglichkeit einer individuellen Vorbereitung unter Aufsicht eines anderen Fahrers wurde dadurch in keiner Weise beeinträchtigt. Die Ausbildung könnte auch im normalen Straßenverkehr stattfinden, beispielsweise im gewerblich betriebenen Verkehr, d. h. Fahrer und Lehrling könnten abwechselnd im normalen Straßenverkehr fahren. Es war keine Ausnahme, dass der Interessent nach dem Kauf eines Autos einen Berufskraftfahrer engagierte, unter dessen Aufsicht er sich auf die Prüfung vorbereitete, diese anschließend bestand und anschließend selbst fuhr. Zu den Aufgaben des Lehrlings gehörte auch die Sicherung des Fahrzeugs, an dem der Test durchgeführt wurde. Für jeden Unfall war der Fahrer verantwortlich, der die Schulung durchführte.

Einerseits haben die Entwicklung des Automobils und die Bemühungen der Hersteller, sparsamere, wartungs- und wartungsfreundlichere Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, zu einem steigenden Interesse am Führerschein geführt. Allerdings wirkte sich die zunehmende Motorisierung negativ auf die Sicherheit auf tschechischen Straßen aus. Der Grund für die Zunahme der Unfälle wurde in zwei Phänomenen gesehen. Das eine war das Fehlverhalten von Fußgängern, die noch nicht vollständig an Autos auf der Straße gewöhnt waren, und das andere war die Schulung und Prüfung der Fahrer. Die Tätigkeit privater Fahrschulen, die versprachen, die Prüfung nach einem kurzen Kurs (sogar zwei bis drei Wochen) zu bestehen, die Tätigkeit von Kommissaren, die den Prüfungen nicht die gebührende Aufmerksamkeit schenkten, und die Prüfung des Fahrens und der Kenntnis der Vorschriften erfolgten innerhalb von a wenige Minuten, wurden kritisiert.

¹¹ Technische Patrouille. Bestellung von Prüfungsausschussmitgliedern. *Autofahrer*, 1920, Jahr 2, Nr. 12, S. 3–4.

Nach Erkenntnissen der Polizeibehörden waren junge Fahrer, die nicht über ausreichende Erfahrung verfügten, häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt. Häufig wurde darauf hingewiesen, dass sie sich in einer komplexen Verkehrssituation falsch verhielten, das Verhalten eines anderen Teilnehmers nicht einschätzten oder zu viel riskierten. In diesem Zusammenhang wurde der Weg zur Korrektur in einer Verschärfung der Fahrerausbildung und insbesondere der Tests gesucht. „Keine strengeren Polizeivorschriften können die Sicherheit der Bürger so sehr schützen, wie wenn das Führen eines Autos nur ordnungsgemäß geprüften und entsprechend geschulten, zuverlässigen Fahrern überlassen wird.“¹²

In diesem Zusammenhang entstand 1921 ein Vorschlag der Senatoren Václav Klotfáy und Ferdinand Šjastný.¹³ Der Vorschlag erhöhte die Grenze für die Möglichkeit, ein Kraftfahrzeug zu führen, auf 19 Jahre. Zur Prüfung sollten nur Kandidaten zugelassen werden, „die über eine praktische Ausbildung in einem der metallverarbeitenden Branchen verfügen“. Natürlich konnte dieser Vorschlag keine Aussicht auf Erfolg haben. Das Mindestalter für Fahrer von 18 Jahren basierte auf internationalen Verpflichtungen (Pariser Verbandsübereinkunft über das Führen von Kraftfahrzeugen aus dem Jahr 1909) und die Forderung, dass alle Fahrer über einen Abschluss in der Metallverarbeitung verfügen müssten, war völlig unrealistisch. Es würde vor allem Gelegenheits-Amateurfahrer ansprechen. Natürlich lehnte der Tschechoslowakische Automobilclub diesen Vorschlag ab, aber es gab auch Gegner unter den Gesetzgebern. Selbst die Anwendung dieser Anforderungen auf Berufskraftfahrer hatte keine Aussicht auf Erfolg, da die damaligen Behörden eine solche Aufteilung zwischen Fahrern ablehnten. Dass ein Mensch ein guter Autofahrer sein würde, hing nicht davon ab, ob er ein erfahrener Mechaniker war und jeden Defekt beheben konnte, sondern von Coolness, Wachsamkeit und Intelligenz.

Mit diesem Vorschlag ging die Idee einer Verstaatlichung der Fahrerausbildung einher. Private Fahrschulen, die wegen ihrer skrupellosen Ausbildung von Fahrern in der Kritik standen, sollten abgeschafft werden. Fahrkurse sollten weiterhin nur an staatlichen Fachschulen organisiert werden. Diese Schulen sollten die Qualität des Kurses garantieren und seinen Fortschritt überwachen. Die Ausbildung der Fahrer sollte anspruchsvoll und die anschließende Prüfung streng sein.¹⁴ Eine Übernahme der Fahrerausbildung durch den Staat würde hohe Investitionen in die Anschaffung von Ausrüstung und Schulungsfahrzeugen erfordern. Die Mehrheit war daher geneigt, die Ausbildung von Fahrern in privaten Fahrschulen zu belassen, dafür aber deren Aufsicht zu verstärken und dafür zu sorgen, dass der Unterricht von erfahrenen Lehrern erteilt wird. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass das Thema Fahrschulen keine besondere Aktualität hatte, da nur etwa 15 % der Bewerber deren Dienste in Anspruch nahmen. Die Mehrheit bereitete sich weiterhin individuell auf die Prüfung vor.¹⁵

Einen allgemeinen Überblick über Preis und Dauer von Fahrkursen können wir den erhaltenen historischen Anzeigen entnehmen. Die erste Automobilschule des Ingenieurs Kovářík-Vinohrady bot einen 6–8-wöchigen Kurs an, für den der Auszubildende 900 CZK bezahlte. Die Vorbereitung an der Ersten Berufskonzeptionsschule von Ing. Brožík und Jakoubek war mit 760 CZK günstiger. Auch die Absolvierung eines Fahrkurses könnte Teil eines Kuraufenthalts sein. Ein Beispiel ist der Kurort Luhačovice, wo 1928 eine Fahrschule eröffnet wurde, die „Männern und Frauen die Möglichkeit gab, in kurzer Zeit das Autofahren zu erlernen“.¹⁶

¹² Privat- und Bußgeldunterricht verbieten. *Autofahrer*, 1922, Jahr 4, Nr. 11, S. 3.

¹³ Nationalversammlung der RýS 1920–1925, Senate Press Nr. 736. [online]. Verfügbar unter: https://www.psp.cz/eknih/1920ns/se/prints/t0736_00.htm. [Gefühl. 31.12.2020].

¹⁴ Vorschlag der Senatoren V. Klotfáy, F. Šjastný und spol. für den Erlass des Gesetzes über staatliche Ausbildungslehrgänge für Kraftfahrer Autos. *Autofahrer*, 1921, Jahr 3, Nr. 19, S. 3.

¹⁵ ŠKOULA, J. Kann jeder ein guter Autofahrer sein? *Lidové noviny*, 6. Februar 1927, S. 21.

¹⁶ Zum Kurort Luhačovice. *Národní listy*, 14.04.1928, S. 7.

Modernisierung der Fahrerausbildung in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre

Trotz der intensiven Diskussion wurden die Änderungen in der Fahrerausbildung erst im Zusammenhang mit der Neukodifizierung des „Kfz-Rechts“ im Jahr 1935 thematisiert. Die Grundregeln wurden durch das Gesetz Nr. 81/1935 Slg. festgelegt. z. und n. zum Führen von Kraftfahrzeugen, der im Abschnitt XII der Fahrerausbildung gewidmet war. Schließlich wurden auch die in den tschechischen Ländern geltenden Regeln mit der Situation in der Slowakei und in der Karpatenvorland-Rus vereinheitlicht. Es war eine Selbstverständlichkeit, dass das Führen eines Kraftfahrzeugs an den Erwerb eines Führerscheins gebunden war, den jeder Fahrer, also auch ein Motorradfahrer, besitzen musste.¹⁷ Nach bestandener Prüfung konnte jeder tschechoslowakische Staatsbürger, der das Jahr 1818 vollendet hatte und wurde von einem vom Landratsamt bestellten Arzt als körperlich und geistig tauglich anerkannt. Im Wesentlichen führte das Gesetz eine besondere Kategorie von Berufskraftfahrern ein (§ 12 Abs. 4), jedoch nur in Bezug auf das Führen von Kraftfahrzeugen, die für die öffentliche Personenbeförderung bestimmt sind. Ein solcher Fahrer musste mindestens 24 Jahre alt sein, über drei Jahre Fahrerfahrung verfügen und strengere Anforderungen an die körperliche und geistige Fitness erfüllen, einschließlich einer psychotechnischen Untersuchung und einer zweijährigen ärztlichen Untersuchung. Einzelheiten zum Ablauf und Inhalt der Fahrprüfung sowie die besonderen Anforderungen an Fahrer von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs wurden durch die Regierungsverordnung Nr. 203/1935 Slg. näher geregelt. z. und n.

Nur wer die Erlaubnis dazu erhalten hat, darf das Führen von Kraftfahrzeugen erlernen (§ 72 des Gesetzes). Die Genehmigung könnte vom Regionalbüro oder vom Schulverwaltungsamt erteilt werden, wenn es sich um Lehrer an öffentlichen Schulen handelt, die dem Ministerium für Bildung und nationale Bildung unterstehen, an „Lehrer an öffentlichen Schulen, die sich mit der Fahrerausbildung befassen, sowie an Eigentümer und Eigentümer.“ Arbeitnehmer gewerbsmäßig betriebener Privatbetriebe zur Fahrerausbildung“, ferner an die Inhaber von Betrieben, die Kraftfahrzeuge herstellen oder vertreiben und „Betriebe, die eine große Zahl von Kraftfahrzeugen einsetzen“, sowie an die Arbeitnehmer dieser Betriebe und die Arbeitnehmer von diejenigen Behörden oder Feuerwehren, die eine große Anzahl von Kraftfahrzeugen einsetzen, unter der Voraussetzung, dass sie das 25. Lebensjahr vollendet haben und seit mindestens drei Jahren im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, die sie auch tatsächlich ausgeübt haben, sofern sie eine Garantie dafür erbringen gewissenhafter und gründlicher Unterricht. Die Berechtigung dieser Personen galt nur für die Ausbildung von Schülern, Firmenangestellten oder Personen, die ein Kraftfahrzeug kaufen.

Ohne Fahrerlaubnis (§ 72 Abs. 5) darf in Ausnahmefällen und im Einzelfall ein Fahrer, der über eine dreijährige Erfahrung im Führen von Kraftfahrzeugen verfügt, einen neuen Fahrer ausbilden. Dies musste kostenlos erfolgen und es wurde berechnet, dass diese Möglichkeit eher von Familienangehörigen oder Bekannten genutzt wird.

Unklarer Wortlaut von § 72 Absatz 5 des Gesetzes Nr. 81/1935 Slg. z. und n., also die Berechtigung jedes Fahrers mit dreijähriger Berufserfahrung zu gelegentlichen gemeinnützigen Schulungen, bereitete in der Praxis Schwierigkeiten. Klare Auslegungsregeln lieferte erst die Entscheidung des Obersten Verwaltungsgerichtshofs vom 19. Juni 1941 (SJS 156/40), die feststellte, dass die Berechtigung einer Person zur Durchführung einer Ausbildung ohne Erlaubnis nur für Fahrten gilt, deren Zweck darin besteht Dabei soll dem Lehrling beigebracht werden, wie man ein Auto steuert. Somit konnte der Adept das Fahrzeug nicht auf irgendeiner Fahrt fahren, sondern lediglich auf einer Lernfahrt, aus der klar hervorgehen musste, dass ihr alleiniger Zweck die Fahrerschulung war. Wenn bekannt wäre, dass der Adept bereits das Fahren des Autos beherrscht, könnte es sich nicht um eine Lernfahrt handeln.

¹⁷ Regierungsverordnung Nr. 264/1937 Slg. z. und n., Motorradfahrer ohne Beiwagen (Beiwagen) waren wieder von der Steuer befreit von der Pflicht, eine Fahrprüfung abzulegen.

¹⁸ Personen ab 16 Jahren durften Fahrräder mit Hilfskrafträdern und Traktoren fahren (§ 5, Absatz 1 des Gesetzes Nr. 81/1935 Slg. z. und n.).

Auch auf Fahrschulen wurde geachtet. Der Betrieb einer Fahrschule wurde zum konzessionierten Gewerbe erklärt (§ 73). Voraussetzung für die Erteilung einer Konzession war der Erwerb einer Fahrerausbildungserlaubnis. Eine Fahrschule darf nur von einer Person betrieben werden, die zur Ausbildung von Fahrern berechtigt ist und über die fachliche und praktische Eignung verfügt. Die fachliche Eignung wurde durch eine Hochschulausbildung im Bereich Maschinenbau oder Elektrotechnik nachgewiesen, die praktische Eignung durch eine mindestens dreijährige Erfahrung in der Herstellung, Reparatur oder dem Betrieb von Kraftfahrzeugen. Für die Beantragung einer Konzession war die Angabe des Lehrplans und der Dauer der geplanten Kurse erforderlich. Das Regionalbüro erteilte die Konzession entsprechend dem Sitz der Fahrschule.

Die theoretische Vorbereitung in der Fahrschule bestand aus der Vermittlung von Kenntnissen über die Regeln des Straßenverkehrs, der Einarbeitung in die Erste Hilfe für Laien, der Einweisung in den Bau von Kraftfahrzeugen und darüber hinaus aus einer ausführlichen Erläuterung der Funktion, Wartung und Instandhaltung Fehlerbehebung an sicherheitsrelevanten Fahrzeuggeräten (Bremsen, Lenkung etc.). Der Lehrgang durfte nicht kürzer als drei Wochen sein und jeder Auszubildende musste während der praktischen Fahrt im Straßenverkehr mindestens 120 km zurücklegen. Er sollte auch mit dem Verhalten in Ausnahmesituationen (z. B. Schleudern) und dem Reifenwechsel vertraut sein (§ 132 ff. des Gesetzes Nr. 203/1935 Slg. z. und n.).

Die Prüfung fand vor einem vom Regionalbüro bestellten Prüfungskommissar statt. Die Höchstgebühr für die Prüfung beträgt weiterhin 30 CZK. Dank dieser relativ geringen Gebühr war der Erwerb eines Führerscheins für einen breiten Bevölkerungskreis möglich. Der Antrag auf Bestehen der Prüfung wurde nun beim Bezirksamt nach Wohnort gestellt.

Der Prüfungstermin sollte innerhalb von sechs Wochen nach Einreichung der Bewerbung festgelegt werden. Die Prüfung bestand aus einem mündlichen und einem praktischen Teil. Bestandteil des mündlichen Teils war ein Nachweis über Kenntnisse der gesetzlichen Vorschriften zum Betrieb von Kraftfahrzeugen, über Kenntnisse über Kraftfahrzeugkomponenten und -mechanismen sowie über allgemeine Kenntnisse in der Ersten Hilfe. Der Praxistest sollte den sicheren Betrieb eines Kraftfahrzeugs nachweisen. Für den praktischen Prüfungsteil musste der Bewerber dennoch die Übergabe des Fahrzeugs sicherstellen. Die Unterscheidung zwischen zivilem und militärischem Führen von Kraftfahrzeugen wurde abgeschafft. Die durch ein Militärzeugnis ausgestellte Bescheinigung über die Eignung zum Führen eines Fahrzeugs ersetzte die Berufsqualifikation des Fahrers (§ 78 des Gesetzes Nr. 203/1935 Slg. z. und n.).

Regierungsverordnung Nr. 203/1935 Slg. z. und n. (§ 68) erkannten vier Kategorien von Führerscheinen an. Führerschein der Klasse I mit der Berechtigung zum Führen von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, II. Die Kategorie ermöglichte das Führen von Kraftfahrzeugen mit mehr als zwei Rädern bis zu einem Gesamtgewicht von 2,6 Tonnen. Kraftfahrzeuge mit einem Gewicht von 2,6 bis 3,5 Tonnen waren mit dem Führerschein III zum Fahren berechtigt. Kategorie. Letzte IV. Zur Kategorie gehörten Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen, unabhängig davon, ob sie der Personen- oder Güterbeförderung dienen. Innerhalb dieser Kategorien wurden drei Gruppen weiter nach der Antriebsart (Verbrennung, Dampf, Elektro) unterteilt. Ein Führerschein einer höheren Kategorie berechnete auch zum Führen von Fahrzeugen einer niedrigeren Kategorie.

Harmonisierung der Fahrerausbildung im Reich und im Protektorat

Die Besetzung der tschechischen Gebiete im März 1939 hatte auch Auswirkungen auf die Regeln des Straßenverkehrs und der Fahrer, und zwar nicht nur durch den allgemein bekannten beschleunigten Übergang zum Rechtsverkehr. Nach den Wünschen der Besatzer sollte der Bereich der Straßenverkehrsordnung mit der Situation im Reich in Einklang gebracht werden, wie es nach der Annexion des tschechischen Grenzgebiets geschah.¹⁹ Die Grundverordnung, die die Regeln für das Führen von Kraftfahrzeugen regelte war die Regierungsverordnung Nr. 243/1939 Slg. z. und n. bei der Zulassung

¹⁹ Vergleiche ausführlicher: ŠTEMBERK, *Automobilista v jazyce Reality*, S. 118 ff.

Personen und Fahrzeuge zur Beförderung auf Straßen. Das Führen von Kraftfahrzeugen, auch Motorrädern, war an einen Führerschein gebunden. Gemäß den Übergangsbestimmungen (§ 72 Abs. 6) war das Führen von Krafträdern ohne Führerschein bis zum 1. Juli 1940 möglich. Die Führerscheine blieben weiterhin in vier Klassen eingeteilt, die sich jedoch im Vergleich zur heutigen Situation völlig unterschieden (§ 6). 5) . Die erste Klasse berechnete zum Führen von Motorrädern mit Zylindern über 250 cm³.

Die zweite Klasse ermöglichte das Führen von Kraftfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Die dritte Klasse, die im Wesentlichen am weitesten verbreitet war, wurde negativ definiert, d. h. sie berechnete zum Führen von Fahrzeugen, die keiner der anderen Kategorien zuzuordnen waren. Der Inhaber eines Führerscheins der vierten Klasse durfte Kraftfahrzeuge bis 250 ccm, also kleinere Motorräder, und Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (z. B. Traktoren) führen. Die Gruppen nach Antriebsart sind erhalten geblieben. Fahrzeuge der vierten Kategorie durften von Personen über 16 Jahren gelenkt werden, für andere Kraftfahrzeuge war ein Alter von 18 Jahren erforderlich. Die eingeführten Führerscheinklassen entsprachen dem in Deutschland geltenden Stand.

Der Bewerber für die Fahrprüfung musste sich nicht mehr einer obligatorischen medizinischen Tauglichkeitsuntersuchung unterziehen, diese kam nur dann in Betracht, wenn der Prüfer bei der Prüfung den Verdacht hatte, dass der Bewerber nicht medizinisch tauglich sei. Das Bestehen der Prüfung war keine Voraussetzung für den Erwerb eines Führerscheins der vierten Klasse, die Behörde, die den Führerschein ausstellte, war befugt, den Antragsteller direkt auf der Grundlage grundlegender Kenntnisse der Vorschriften zu prüfen. Für Lizenzen anderer Klassen war bereits das Bestehen der Prüfung vor dem Prüfer erforderlich. Gegenstand der Prüfung waren nicht mehr Kenntnisse in der Ersten Hilfe. Fahrgenehmigungen konnten ihren Mitarbeitern auch von den Sicherheitsbehörden sowie dem Post- und Eisenbahnamt des Protektorats ausgestellt werden. Diese Erlaubnisse galten auch für Privatfahrzeuge und konnten gegen einen gewöhnlichen Führerschein der entsprechenden Kategorie eingetauscht werden (§ 14). Die Änderungen betrafen auch die Ausbildung der Fahrer. Adept konnte nur von einem Fahrer auf die Prüfung vorbereitet werden, der Inhaber eines Führerscheins der entsprechenden Kategorie ist und berechnete ist, Fahrer von Kraftfahrzeugen auszubilden (§ 3 des Königlichen Dekrets 241/1939 Slg. z. und n.). Mit dieser Regelung wurde die Möglichkeit der individuellen Ausbildung gestrichen und grundsätzlich eine verpflichtende Ausbildung der Fahrer bei einem autorisierten Fahrlehrer eingeführt.

Vor der Anmeldung zu einem Fahrlehrgang musste der Bewerber eine Erlaubnis zur Teilnahme an den Lehrgängen einholen. Ohne Erlaubnis war nur der Erwerb eines Führerscheins der vierten Klasse möglich, für den keine Teilnahme an Kursen erforderlich war. Zur Erteilung von Dringlichkeitsbescheinigungen waren die Behörden der Besatzungsverwaltung des Oberlandrats befugt. Die Erlaubnis konnte nur in besonders wichtigen Fällen erteilt werden, etwa bei der Sicherstellung des Betriebs eines Fahrzeugs, für das eine Fahrerlaubnis erteilt wurde.²⁰ Dies führte natürlich zu einem Rückgang des Interesses an Führerscheinen und zur Einstellung der Tätigkeit von Fahrschulen verfügten nicht über die für ihren Betrieb notwendigen Studenten. Allein im Jahr 1940 stellten 44 von ihnen ihre Tätigkeit ein. Die Anwendung der Rassenvorschriften machte sich auch bei den Fahrern von Kraftfahrzeugen bemerkbar. Durch einen Erlass des Innenministeriums vom 11. Januar 1941 wurde angeordnet, dass Nichtarier ihre Fahrerlaubnis innerhalb von 14 Tagen abgeben müssen. Eine Ausnahme von dieser allgemeinen Regelung stellten lediglich wichtige wirtschaftliche Interessen dar. Gleichzeitig war es verboten, Nicht-Arier in Fahrschulen zu beschäftigen.²¹ Begründet wurde dieser Schritt mit den geringeren Fähigkeiten der Nichtarier und der Angst vor Devisen- und Wirtschaftsverbrechen.²¹

²⁰ NA, Fonds Innenministerium (im Folgenden Innenministerium genannt), Karte. 6931, Nr. 13/18/30, Akten-Nr. 23592 vom 22. September 1941; Verfahren zur Erlangung eines Führerscheins für ein Kraftfahrzeug. *Auto*, 1942, Jahr 24, S. 131.

²¹ NA, MV-Fonds, Karte. 6931, Nr. 13/18/8, Bericht der Polizeidirektion Prag vom 27. Februar 1941, Nr. 55836.

Die Einführung verschiedener Kategorien von Führerscheinen sowie die fortschreitende Germanisierung aller öffentlichen Dokumente führten zum Erlass der Regierungsverordnung Nr. 179/1941 Slg. z. und n. über den Umtausch von Führerscheinen für Kraftfahrzeuge. Die neuen Ausweise waren zweisprachig. Vor dem 1. November 1939 ausgestellte Führerscheine wurden am 15. Mai 1942 ungültig.

Die Regierungsverordnung enthielt Regeln für den Austausch und das gegenseitige Verhältnis alter Führerscheinklassen und neuer Führerscheinklassen. Tests der fachlichen Eignung des Fahrers wurden im Rahmen des Austauschs nicht durchgeführt.

In den im Herbst 1938 an Deutschland abgetretenen Grenzgebieten wurden auf Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 16. September 1939 die vorhandenen tschechisch-slowakischen Führerscheine gegen deutsche ausgetauscht, ähnlich wie es zwei Jahre später geschah das Protektorat. Es folgte die Einführung der Reichsstraßenverkehrsordnung. Für die Fahrerausbildung blieben die von den Fahrlehrern nach den tschechoslowakischen Vorschriften erworbenen Berechtigungen weiterhin gültig. Die bestehenden Fahrschulen konnten weiter betrieben werden, im Gegenteil, das Eindringen von Fahrschulen aus Deutschland selbst (dem alten Reich) war nicht erlaubt.²² Die Rolle des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps (NSKK), das war ab 1. Februar 1939 schrittweise verstärkt in der Ausbildung von Kraftfahrern. als einheitlicher nationaler Verband der Kraftfahrer, der mit der Ausbildung von Kraftfahrern betraut ist.²³ Ab dem 1. Januar 1944 war dieser Organisation ausnahmslos die Ausbildung von Kraftfahrern übertragen. Der Fahrerlaubnisbewerber musste für die Fahrausbildung eine Dringlichkeitsbescheinigung vorlegen, ohne diese Genehmigung konnte die Ausbildung nicht stattfinden. Die Gebühren für Fahrkurse wurden pauschal festgelegt (1. Klasse 15 Reichsmark /RM/, 2. Klasse 25 RM + 8 RM pro Fahrstunde, 3. Klasse 25 RM + 5 RM pro Fahrstunde).²⁴ Führerscheine der vierten Klasse als sogenannte Kriegskraftfahrerscheine wurden direkt vom Motorstandart NSKK ausgestellt.²⁵ Die jüdische Bevölkerung war von der Möglichkeit der Ausbildung und des Führens von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen. Der anhaltende Krieg verbesserte in dieser Hinsicht paradoxerweise die Position der im Grenzgebiet verbliebenen Tschechen. Aufgrund des zunehmenden Mangels an Fahrern konnten sie unter der Voraussetzung, dass sie die deutsche Sprache beherrschten, in die Ausbildung einbezogen werden.²⁶

Hinsichtlich der Funktionsweise der Fahrschulen, ihrer Ausbilder und des Ablaufs der Fahrkurse blieben die zu Beginn des Protektorats bestehenden Regelungen in Kraft. Die neue Regelung wurde nur durch die Regierungsverordnung Nr. 415/1941 Slg. eingeführt. z. und n. zur Ausbildung von Autofahrern. Auf Initiative des Reichsprotektorats wurde die Fahrerausbildung dem deutschen Recht angepasst. Eine neue Einrichtung für Berufsfahrlehrer wurde eingeführt. Die Fahrerschulung konnte von einem erfahrenen Fahrer mit Gewähr für eine ordnungsgemäße Vorbereitung durchgeführt werden, der das 25. Lebensjahr vollendet hat und eine Genehmigung dafür vom Regionalbüro erhalten hat. Er konnte die Ausbildung nur in den Fahrklassen absolvieren, deren Inhaber er war. Die Tätigkeit der Fahrschulen (Privatschulen zur Ausbildung von Kraftfahrzeugführern) blieb weiterhin ein konzessioniertes Gewerbe. Lediglich der theoretische Unterricht wurde detaillierter angepasst,

²² Staatsbezirksarchiv (im Folgenden SOKa genannt) Chomutov, Landrat-Chomutov-Fonds, Karte. 48, sg. PolIVf2, Tschechische Führerscheine, 15.07.1941; Ebenda, Sg. PolIVf4, Fahrlehrer, 5.6.1939. ²³ ŠRAML, JE Ausbildung junger Autofahrer in Deutschland. *BSyM*, 1939, Bd. 2, Nr. 4, S. 2.

²⁴ SOKa Chomutov, Fonds Archiv der Stadt Klášterec nad Ohří, k. 88, sg. 121/20, Wie erhalte ich den Führerschein, 12. 2. 1944.

²⁵ Archiv der Stadt Ostrava, Fonds des Nationalsozialistischen Autofahrerverbandes, Motorstandarta 214 Moravská Ostrava, I. Nr. 1, Führerscheine, 29. Dezember 1943.

²⁶ SOKa Chomutov, fond Landrat Chomutov, kart. 48, sg. PolIVf2, Erteilung von Führerscheine an Tschechen, 30. 8. 1943.

deren Inhalt sich nicht geändert hat. Regelungen zur Mindeststreckenlänge und zur Mindestfahrkilometerzahl entfallen (§ 13).

Der Mangel an Treibstoffen und die Suche nach Ersatzstoffen wirkten sich auch auf die Ausbildung der Fahrer aus. Die Ausweitung des Antriebs durch Generatorgas (Holzgas) führte zur Verabschiedung der Regierungsverordnung Nr. 84/1942 Slg. z. und n. zum Antrieb von Kraftfahrzeugen, die mit Generatorgas betrieben werden. Zum Führen und Betreiben eines so ausgestatteten Fahrzeugs war eine Sondergenehmigung erforderlich, die vom Landratsamt erteilt wurde, wenn der Antragsteller in geeigneter Weise nachweist, dass er mit der Bedienung und Führung eines so ausgestatteten Fahrzeugs hinreichend vertraut ist. Der Inhalt war also rein technischer Natur. Im Wesentlichen handelte es sich um die Hinzufügung einer neuen Gruppe von Führerscheinen.

Die Nachkriegssuche nach einem Fahrausbildungsmodell

Die Kriegs- und Nachkriegszeit führte zu Einschränkungen des Autoverkehrs und es durften nur Fahrzeuge gefahren werden, die über eine Betriebserlaubnis verfügten. Dies wirkte sich natürlich auch auf die Möglichkeit aus, Fahrer auszubilden. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Vereinbarungen mit dem Slowakischen Nationalrat vom Juli 1945, in denen vereinbart wurde, dass das gesamte Staatsgebiet wieder an die Regelung der Verkehrsregeln auf den Straßen und damit an die von ihr durchgeführte Ausbildung der Fahrer zurückgegeben wird Gesetz Nr. 81/1935 Slg. z. und n., nicht lange danach begann das Verkehrsministerium, auf der Gültigkeit (Anwendbarkeit) aller Protektoratsvorschriften für den Straßenverkehr zu bestehen. Darin wurde vor allem auf ihren Beitrag zur Verkehrssicherheit hingewiesen.²⁷ Dieses Verfahren führte jedoch zu einer Aufspaltung der Gesetzgebung in den tschechischen Ländern und der Slowakei, wo die tschechoslowakischen Vorschriften der Zwischenkriegszeit in diesem Bereich während der gesamten Besatzungszeit in Kraft blieben. Das Verkehrsministerium war sich auch der Komplikationen bewusst, die mit den unterschiedlichen Gesetzen in den tschechischen Ländern verbunden waren (der Widerstand tschechischer Autofahrer gegen Protektoratsvorschriften), und auch die Slowakei war offensichtlich. Hinzu kam die Unsicherheit der Sicherheitsbehörden, nach welchen Maßstäben sie bei Kontrollen vorgehen sollten. Die Unklarheiten in den zum Fahren notwendigen Dokumenten wurden durch eine Flut von Richtlinien beseitigt, die einzelne Streitfragen zu klären versuchten.²⁸ Im Hinblick auf die Vorbereitung einer internationalen Konferenz wurde die Vereinheitlichung auf das Jahr 1950 verschoben.

Die Vorbereitung der Fahrer und der Ablauf der Prüfungen haben sich nach der Ausnahmeregelung nicht wesentlich verändert und die bestehenden Vorschriften blieben in Kraft. In der Zeit der Bedrohung des Staates, sowohl vor dem Krieg als auch in der Nachkriegszeit, wurde die Wehrpflicht im Kraftfahrzeugwesen zu einem aktuellen Thema. Eine der Anforderungen bestand darin, eine große Anzahl von Fahrern auszubilden, die bereit sind, ihre Streitkräfte zur Verteidigung des Heimatlandes einzusetzen. In der Vorkriegszeit wurde 1938 der Bewaffnete Tschechoslowakische Kraftfahrerverband ins Leben gerufen, der sich auf die Ausbildung der breiten Schichten konzentrierte, aber leider aufgrund der kurzen Existenz keine nennenswerten Erfolge erzielen konnte. Als Erfolg kann die Ausbildung von mehr als 10.000 Kraftfahrern im Laufe des Jahres 1938 gewertet werden.²⁹ Nach 1945 wurde die Idee des Aufbaus einer Militärpädagogischen Kraftfahrerschule wiederbelebt. Der Schwerpunkt sollte ausschließlich auf Jugendlichen beiderlei Geschlechts liegen, damit diese nach dem 18. Lebensjahr die Prüfungen bestehen konnten und die militärische Ausbildung nicht belastet wurden. Auf diesem Grund

²⁷ NA, Fonds Innenministerium-neues Register, Karte. 425, Sg. A 2535/24, Berichte des Verkehrsministeriums vom 27. Juni 1945 Nr. B2123-8/6-45; vom 09.04.1945 Nr. D-9738/45-VII/4.

²⁸ Z.B. Anerkannt wurden nicht nur umgetauschte Protektoratsführerscheine (gemäß der Regelung von 1941), sondern auch alte, nicht umgetauschte Führerscheine aus der Zwischenkriegszeit. NA, Fonds Zemský újad Prag – Bericht des regionalen Nationalkomitees für Verkehr und Industrie, für die Bodenreform, die interne Regelung und die Kommission zur Feststellung von Kriegsschäden, Karte. 125, Nr. 15/1946, Richtlinie Nr. 93.386/45 des Nationalen Sicherheitsdirektorats.

²⁹ Vergleichen Sie genauer. ŠTEMBERK, J. Bewaffnetes Korps der tschechoslowakischen Kraftfahrer 1938–1939. *Moderne Geschichte*, 2020, Bd. 28, Nr. 2, S. 217–242.

Die Armee sollte sich an der Ausbildung beteiligen.³⁰ Dass es sich meist nur um Pläne handelte, die nicht umgesetzt wurden, muss wohl nicht betont werden. Gleichzeitig zeigte sich jedoch, dass die Pläne dieser Ausrichtung vielmehr dazu führten, den Bewerbern verschiedene Erleichterungen zu gewähren und so die Schwierigkeit der Ausbildung zu verringern.

Mit dem Erlass des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kunst vom 30. September 1948 wurde eine kumulative nationale Verwaltung für Privatschulen eingeführt, die auch Fahrschulen betraf. Mit Beschluss der kumulativen Landesverwaltung vom 7. Dezember 1948 wurde beschlossen, dass die Ausbildung der Kraftfahrzeugführer weiterhin nur in ihrem Rahmen durchgeführt werden darf. Begründet wurde der Schritt mit der Notwendigkeit, eine einheitliche Ausbildung zu gewährleisten.³¹ Nach Ansicht der Landesbehörden wuchs das Ansehen der Fahrschulen weiter, dennoch wurden im Laufe des Jahres 1949 die Konturen des künftigen Staates diskutiert, wobei die Entwicklung eindeutig in Richtung einer Zentralisierung ging Ausbildung zukünftiger Fahrer. Fahrschulen sollten eine qualitativ hochwertige Ausbildung sicherstellen. Die Ausübung der nationalen Verwaltung der Fahrschulen wurde der Organisation der Autofahrer – dem Autoklub der Tschechoslowakischen Republik – anvertraut. Bestehende Fahrschulen könnten mit Genehmigung des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kunst und unter den von ihm festgelegten Bedingungen weiterhin eine Ausbildung anbieten. Es war Ausdruck der Idee einer gewissen Selbstverwaltung der Autofahrer, bei der die Ausbildung der Autofahrer vollständig in den Händen der Autofahrerorganisation und damit der Autofahrer selbst lag.

Neben der Vorbereitung neuer Fahrer gab es auch ein neues Thema der Fortbildung und Prüfung bestehender Fahrer, für das die Kraftfahrorganisation ebenfalls besser geeignet schien. So geben die besten Autofahrer ihre Erfahrungen an ihre Kollegen weiter. In der zweiten Hälfte der 1940er Jahre wurden die während der Besatzungszeit eingeführten Beschränkungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen schrittweise gelockert. So konnten sich Fahrer auf die Straße begeben, die jahrelang nicht am Steuer gesessen hatten, die entsprechenden Gewohnheiten verloren hatten und die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung vergessen oder die neuen Vorschriften von 1939 nicht übernommen hatten. Dieser Gefahr wollte das Verkehrsministerium dadurch begegnen, dass allen Fahrern, die ihre Fahrerlaubnis vor dem 1. Oktober 1948 erworben hatten, eine Umschulung und Nachprüfung vorgeschrieben wurde und ihnen bei Nichtbestehen der Nachprüfung die Fahrerlaubnis entzogen werden sollte.³² Die Umschulung dauerte Form von drei zweistündigen Lektionen, die sich auf die Regeln des Straßenverkehrs konzentrieren, gefolgt von der Prüfung.³³ Im Hinblick auf die Zahl der Bewerber für eine Umschulung galt es, nach geeigneten Räumlichkeiten zu suchen, wobei sich die Betriebe, in denen die Fahrer arbeiteten und über ausreichende Kapazitäten verfügten, als am effektivsten erwiesen. Völlig unbefriedigend erwiesen sich dagegen Gasthaussäle, in denen die Teilnehmer während der Vorlesungen trotz Warnungen alkoholische Getränke tranken.³⁴

Fahrschulung innerhalb der Autofahrerorganisation

Die nach dem Krieg erarbeiteten neuen Straßenverkehrsregeln wurden im Gesetz Nr. 56/1950 Slg. erlassen. Natürlich enthielt das Gesetz auch einen Abschnitt, der der Fahrerausbildung gewidmet war. Das Führen von Kraftfahrzeugen war weiterhin an eine Fahrerlaubnis gebunden, die nur von einer Person erworben werden konnte, die ihre berufliche Eignung nachweist (§ 12). Die Fahrerausbildung wurde von der „Einheitlichen landesweiten Organisation der tschechoslowakischen Kraftfahrer in Sonderschulen“ genehmigt (§ 11). Im Grunde war es keine revolutionäre Idee, obwohl sie mit Staaten wie Nazi-Deutschland oder der Sowjetunion in Verbindung gebracht wurde, aber seit März 1939 gab es eine Ausbildungsabteilung

³⁰ Nationale Automobilschulen. *Automoto*, 1946, Bd. 1, nein. 2–3, S. 45.

³¹ NA, Fonds Büro des Premierministers (im Folgenden ÚPV genannt), Tab. 61, I. Nr. 816, Sg. 153/40.

³² NA, ÚPV-Fonds, Karte. 61, I. Nr. 805, Sg. 153/7, Aktenzeichen 102071/49 vom 22. April 1949.

³³ Slowakisches Nationalarchiv (im Folgenden SNA genannt), Fonds der Kommission für innere Angelegenheiten – Sicherheitsabteilung (im Folgenden PV-BO genannt), Karte. 472, Sg. BC, Akte 230/231-BC-49.

³⁴ Ebd., Karte. 472, Sg. BC, Akte 258/33-BC-49

und Autoklub Republiky Československé.³⁵ Auch andere juristische Personen könnten mit der Ausbildung betraut werden, wenn das Interesse der Ausbildung dies erfordert. Darüber hinaus wurde die Durchführung der Fahrausbildung seiner Schüler den „Kraftfahrzeug-, Verkehrs- und Maschinenbau“-Schulen übertragen. „Die Ausbildung von Ackerschlepperführern kann auch vom Zentrum für Mechanisierung der Landwirtschaft, einem Staatsbetrieb, und von Landwirtschaftsschulen für deren Schüler durchgeführt werden“ (§ 11). Die gesamte Ausbildung sollte nach einheitlichen Grundsätzen durchgeführt werden und nur eine Person, die die Erlaubnis des regionalen Nationalkomitees erhalten hatte, durfte unterrichten. Die Institution der Fahrerlaubnis für Fahrlehrer wurde aufgegeben, weil sie sich nach damaligen Vorstellungen bewährt hatte. Allerdings konnte ein Fahrlehrer nur innerhalb einer zugelassenen Schule und nicht selbstständig tätig werden.³⁶

Das Gesetz vollendete auch den Untergang privater Fahrschulen (Abschnitt 22), indem es alle Konzessionen aufhob, die den Betrieb von Fahrschulen erlaubten. Das Argument gegen private Fahrschulen war ihr Interesse am Geschäftsgewinn, der Vorrang vor einer qualitativ hochwertigen Fahrerausbildung hätte haben sollen. Privatschulen boten daher keine Garantie für eine ordnungsgemäße und gründliche Ausbildung. Die Ausbildung und Ausbildung der Fahrer sollte daher den Autofahrern selbst (einem einzigen Autoclub) anvertraut werden, der eine „Garantie für eine professionelle, gewissenhafte und kostengünstige Ausbildung, die der breiten Masse der arbeitenden Bevölkerung zugänglich ist“, bieten und „diese auch gewährleisten“ soll Voraussetzungen für die Popularisierung des Automobils.³⁷

Detailliertere Regeln wurden in der Regierungsverordnung Nr. 11/1951 Slg. festgelegt, die jedoch sehr allgemein gehalten war. Die Ausbildung der Kraftfahrer wurde vom Staat übernommen (§ 63). Die Anforderungen an zukünftige Autofahrer haben sich nicht verändert. Auch hinsichtlich des Alters der Fahrer gab es keine grundsätzlichen Änderungen, lediglich das Mindestalter von 21 Jahren wurde für Busfahrer generell festgelegt. Einzelheiten und Ablauf der Prüfung werden durch die Prüfungsordnung festgelegt. Die Überwachung des Prüfungsablaufs wurde den regionalen Landesausschüssen übertragen. Das Verkehrsministerium könnte im Einvernehmen mit dem Ministerium für nationale Sicherheit die Durchführung von Tests auch Schulen anvertrauen, die Fahrerausbildung anbieten (§ 58). Ein Novum war die Möglichkeit der Einfügung einer Einlage (Coupon) in den Führerschein³⁸ (§ 59), wo schwerste Verkehrsdelikte erfasst werden konnten und somit etwaige Rückfälle überwacht werden konnten. Neu war auch die Möglichkeit, die Gültigkeitsdauer eines Führerscheins zu begrenzen und die Bedingungen für seine Verlängerung festzulegen (§ 62). Lediglich auf der Erwägungsebene blieb die Einführung eines Probeführerscheins für Fahranfänger, bei dem diese nach einer gewissen Zeit erneut geprüft werden müssten. Für Fahrer von Fahrzeugen des Straßenverkehrsgewerbes oder von Bussen wurde ein Mindestalter von 21 Jahren, drei Jahre Erfahrung im Führen von Kraftfahrzeugen sowie strengere Anforderungen an die körperliche und geistige Eignung festgelegt (§ 61).³⁹

Auf der Grundlage dieses Gesetzes wurde das Dekret Nr. 407/1950 der Ú. I. In Anlehnung an die Organisationsordnung der Fahrschulen legte sie den genauen Lehrplan sowie die Mindeststundenvergütung zur Vorbereitung auf einzelne Führerscheingruppen fest. In jeder Kreisstadt und bei Bedarf auch in anderen größeren Städten der Region sollte eine Schule für Kraftfahrzeugführer eingerichtet werden.

³⁵ ŠTEMBERK, Bewaffnetes Korps der tschechoslowakischen Kraftfahrer 1938–1939, S. 239.

³⁶ Nationalversammlung der RYS 1948–1954, Druck Nr. 449. Erläuternder Bericht zum Regierungsentwurf zum Gesetz über den Verkehr auf öffentlichen Straßen. [online]. Verfügbar unter: https://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0449_02.htm. [Gefühl. 31.12.2020].

³⁷ Ebenda.

³⁸ Der Coupon wurde in § 82 der Verordnung Nr. 328/1951 Ú geändert. I.

³⁹ Durch die Regierungsverordnung Nr. 147/1944 Slg. wurde das Alter für Fahrer von Fahrzeugen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, von 24 auf 21 Jahre gesenkt. z. und n., wodurch sich die erforderliche Erfahrung jedoch auf zwei Jahre reduzierte.

Die Fahrerschulung wurde als wichtiger Schritt zur Reduzierung der Unfallrate angesehen. Den damaligen Statistiken zufolge wurden die meisten Verkehrsunfälle durch Unkenntnis oder Nichtbeachtung der Straßenverkehrsregeln verursacht. Die Ausbildungsleitung des Automobilclubs bereitete Sonntagskurse für Fahrer vor. Einerseits war es möglich, sie freiwillig zu besuchen, oder ihr Besuch konnte Tätern schwerer Straftaten von den Behörden der SNB auferlegt werden. Anfang der 1950er Jahre musste ein Sünder für einen Sonntagskurs 100,40 CZK bezahlen

Teil des neuen Internationalen Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1949 war auch die neue einheitliche internationale Einteilung der Führerscheingruppen A – E.⁴¹ Die Vereinheitlichung sollte zu einer Vereinheitlichung und gegenseitigen Kompatibilität führen. Diese internationale Verpflichtung durchdrang auch das nationale Recht in der Durchführungsverordnung des Verkehrsministeriums Nr. 328/1951 Ú. I. Die Führerscheinplicht wurde für alle Fahrer eingeführt, mit Ausnahme der Fahrer von Fahrzeugen, deren Geschwindigkeit 12 km/h nicht überschreitet und deren Motorleistung nicht mehr als 6 PS beträgt. Neu wurde der Führerschein unabhängig von der Antriebsart der Kraftfahrzeuge erteilt. Zur Gruppe A gehörten Motorräder und Dreiräder. Zur Gruppe B gehörten Pkw und leichte Lkw (bis 3,5 t). Zur Gruppe C gehörten schwere Lkw (über 3,5 t), Arbeitsmaschinen und Traktoren mit einer Geschwindigkeit über 30 km/h. Zur Gruppe D gehörten Busse. Ein Inhaber der Gruppe E könnte einen schweren Anhänger an Fahrzeugen der Kategorien B, C, D anbringen. Die letzte Gruppe T ist berechtigt, Traktoren und Maschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h zu führen (§ 73). § 76 des Erlasses regelte die Einzelheiten der Repräsentativität einzelner Gruppen. Auch hinsichtlich des Fahreralters gab es keine wesentlichen Änderungen, Motorräder bis 150 ccm und Traktoren durften ab 16 Jahren gefahren werden, andere Fahrzeuge ab 18 Jahren, nur für Busse und Pkw im öffentlichen Nahverkehr (Taxi). Voraussetzung war das 21. Lebensjahr (§ 76). Der Nachweis der Fachkompetenz erfolgte durch eine Prüfung, deren Ablauf vom regionalen Nationalkomitee garantiert wurde, die Straßenverkehrsordnungsprüfung wurde von der nationalen Sicherheitsbehörde durchgeführt. Die Person des bestellten Prüfers wurde nicht mehr berücksichtigt. Ohne Nachweis einer Vorerfahrung war der Erwerb einer Fahrerlaubnis der Gruppen A, B und T möglich, für die anderen Gruppen war Vorerfahrung im Führen von Kraftfahrzeugen erforderlich (§ 85). Der Führerschein wurde für die Dauer von zehn Jahren erteilt, danach musste der Fahrer eine Verlängerung beantragen. Für die Verlängerung war die Erfüllung allgemeiner Voraussetzungen (gesundheitliche Eignung, Zuverlässigkeit) erforderlich und eine eventuelle Nachprüfung nicht ausgeschlossen. Allerdings galt die Verordnung nur für zwei Jahre, so dass diese Bestimmung keine nennenswerten tatsächlichen Auswirkungen haben konnte. Nur Lehrer, die eine Genehmigung des regionalen Nationalausschusses erhalten hatten, durften Lehrlinge für Kraftfahrer ausbilden (§ 94).

Die Fahrerausbildung fand auf dem Gelände des Autoklubs statt (bis 1952 Autoklub RýS, 1952 Freiwilligenverband der Volkskraftfahrer, ab 1953 im Rahmen des Vereins für Zusammenarbeit mit der Armee /Svazarm/, als Organisation tschechoslowakischer Autofahrer). Die Ausbildung war vor allem für Berufstätige gedacht, und die Führung der Automobilclubs übte Druck auf die regionalen Komponenten aus, die Zahl der ausgebildeten Personen zu erhöhen, was sich vor allem in den frühen 1950er Jahren bemerkbar machte und allmählich abnahm, was sich auch im Rückgang widerspiegelte Anforderungen an Bewerber für den Führerschein und Massen-Lehrgänge.⁴² Die Preise für die Fahrausbildung innerhalb der einzelnen Gruppen sind aufgeführt

⁴⁰ SNA, Fonds PV-BO, Karte. 472, Sg. Chr., Zips 258/33-49 v. Chr.

⁴¹ NA, ÚPV-Fonds, Karte. 828, i. Nr. 3221, sig. 809/9, Internationales Übereinkommen über den Straßenverkehr.

⁴² SOKA Olomouc, Svazarm-Fonds – Kreisautoclub Šternberk, Karte. 1, Schulung der DSLM-Mitglieder im Management von Kraftfahrzeugen in Basisorganisationen, vorläufige Weisung, 22.07.1952.

die folgende Tabelle. Offensichtlich führte die Mitgliedschaft in einem Autoclub zu niedrigeren Preisen. Die Aussicht auf eine günstigere Fahrerausbildung war auch in den folgenden Jahren ein Beweggrund für den Beitritt zum Autoclub Szármovo.

Preise für Führerscheinanwärterkurse im Jahr 1952 (Angabe der Beträge in CZK)

ÿP-Gruppe	A	B	C	T	A+B	A+C	A+T
Stammkunde	650	1800	2150	1050	2200	2550	1500
Organisiertes Mitglied	650	1600	1850	850	1950	2250	1200

Quelle: SOkA Olomouc, Svazarm-Fonds – Kreisautoclub Šternberk, Karte. 1, Ausbildung von DSLM-Mitgliedern zum Führen von Kraftfahrzeugen in Basisorganisationen, vorläufige Anweisungen, 22.07.1952.

Nach sehr kurzer Zeit, bereits 1953, wurden auf den Straßen zwischen der Tschechoslowakei und Wien neue Verkehrsregeln erlassen. Regierungsverordnung Nr. 54/1953 Slg. über den Straßenverkehr wurde durch das Gesetz Nr. 56/1950 Slg. aufgehoben. Die Organisation der Fahrerschulung oblag dem Verkehrsministerium. Die Verordnung war Grundlage für die Einrichtung von Verkehrsaufsichtsämtern, deren Aufgabe es war, die Durchführung der Ausbildung und der Fahrerschulung zu überwachen (§ 3). Die Ausbildung konnte von Svazarm, Fabriken, staatlichen Verwaltungsbehörden und Schulen für ihre Schüler durchgeführt werden, wenn die Ausbildung im Lehrplan enthalten war, und „in Ausnahmefällen auch für beruflich qualifizierte Fahrer“ (§ 5). Dies wurde durch die Durchführungsverordnung des Verkehrsministeriums Nr. 197/1953 Ú festgelegt. I. (§ 60 und 61). Die Fahrerausbildung durfte nur von Lehrern durchgeführt werden, die die in der Verordnung Nr. 196/1953 Ú festgelegten Bedingungen erfüllten. I. musste die Schule auch über Ausbildungshilfen in dem im Fahrlehrplan vorgeschriebenen Umfang verfügen. Der aktualisierte Ausbildungslehrplan wurde im Betrag von 157 Ú herausgegeben. Jahr ab 1953.

Durchführungsverordnung Nr. 196/1953 Ú. I. Das internationale System der schriftlichen Kennzeichnung von Führerscheingruppen wurde vorübergehend aufgegeben. Es könnte auch mit einer gewissen Schließung der Tschechoslowakei zusammenhängen, als ein international kompatibles System nicht unbedingt erforderlich war. Die Fahrer wurden neu in zwei Gruppen eingeteilt – Amateure und Profis. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein Bürger keinen eigenen Lastkraftwagen oder Bus für den Eigenbedarf besitzen konnte, erlaubte der Amateurführerschein nur das Führen von Personenkraftwagen und Motorrädern. Der Berufsführerschein wurde in drei Klassen eingeteilt (§ 58). Die höchste Stufe war ein Führerschein der Klasse I, der zum Führen aller Kraftfahrzeuge (außer Oberleitungsbusse) berechnigte, der Fahrer war außerdem Kfz-Mechaniker. Führerschein II. Der Abschluss unterschied sich vom vorherigen nur durch technische Kenntnisse, als der Fahrer kein Automechaniker, sondern nur ein Einsteller war. Führerschein III. In dieser Klasse war das Führen von Bussen und Fahrzeugen mit Vorfahrt nicht gestattet.

Als Folge dieser Änderung wurde am 1. September 1954 ein großer Führerscheinaustausch gestartet, der die verwendeten Führerscheintypen vereinheitlichen und die Aufzeichnungen genauer machen sollte. Nach dem Gesetz Nr. 81/1935 Slg. ausgestellte Führerscheine waren noch im Umlauf. z. und n., Verordnung Nr. 243/1939 Slg. z. und n., oder Dekret Nr. 328/1951 Ú. I. Es sollte jedoch nicht nur ein formeller Austausch sein. Um die Notwendigkeit einer Verbesserung der Fahrerqualifikationen und der Verkehrssicherheit zu verdeutlichen, musste jeder Inhaber vor der Ausstellung eines neuen Führerscheins einen Kenntnistest bestehen, es sei denn, er konnte nachweisen, dass er im letzten Jahr ein Kraftfahrzeug geführt hatte

Fahrzeuge, für die er eine Fahrerlaubnis hatte,⁴³ sowie eine praktische Führerscheineprüfung. Die Frist wurde bis zum 31. Dezember 1956 festgelegt, als die Gültigkeit der alten Führerscheine ablief.⁴⁴

Nach den Richtlinien des Verkehrsministeriums wurde 1954 mit der verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und technischen Ausbildung von Berufskraftfahrern begonnen. Ziel war es, das professionelle Niveau der Fahrer zu erhöhen, die Unfallrate zu senken und den technischen Zustand der Fahrzeuge zu verbessern. Die Ausbildung war in 40 Stunden pro Jahr aufgeteilt, in der Regel aufgeteilt in vier Stunden pro Monat.⁴⁵ Die Ausbildung konnte direkt von den Werken durchgeführt werden, wie es bei Unternehmen mit Schwerpunkt Transport üblich war, oder die Unternehmen konnten sie natürlich auch anvertrauen eine Gebühr an Svazarm. Dies führte zur Einführung einer regelmäßigen Berufskraftfahrerausbildung, die bis heute andauert.

Nach den Plänen von Svazarm sollten die Kurse in allen Kreisstädten und auch im Rahmen großer Wettbewerbe in den Regionen in den sogenannten Wettbewerbsarbeitschulen organisiert werden. Svazarm organisierte zwei Arten von Fahrerschulungen. Eine davon war für künftige Wehrpflichtige gedacht und ging ihrem Eintritt in den Militärdienst voraus. Aus Sicht des Svazarm-Managements war diese Schulung von vorrangiger Bedeutung. Die zweite Art waren Kurse für die Zivilbevölkerung. Diese waren aus wirtschaftlicher Sicht interessanter. In den 1950er Jahren konnten Interessenten aus der zivilen Öffentlichkeit nur mit großem Engagement zufrieden gestellt werden. Ende 1957 warteten allein im Aussiger Bezirk 4.218 Bewerber auf die Aufnahme in die Ausbildung. Das Ende der 1950er Jahre war geprägt von Verbesserungen in der Ausstattung der Fahrschulen, die eine Verkürzung der Wartezeiten ermöglichten. Bis Ende Dezember 1959 waren lediglich 1.756 Bewerber ausstehend, und die Wartezeit auf die Aufnahme in den Studiengang verkürzte sich auf durchschnittlich vier Monate ab Einreichung der Bewerbung.⁴⁶ Die Ausbildung an den sogenannten Wettbewerbsarbeitschulen wurde oft kritisiert und auf ihre geringe Qualität und ihr niedriges Niveau hingewiesen. Diese Massenform wurde nach und nach aufgegeben.

In den genehmigten Einheitslehrplänen wurden für die Ausbildung von Motorradfahrern 79 Ausbildungsstunden (davon 33 Stunden Vorschriften und 9 Stunden Fahren) und für Fahrer von Personenkraftwagen 103 Stunden Ausbildung (davon 33 Stunden Vorschriften und 14 Stunden Fahren) berechnet (des Fahrens) und für Fahrer III. Klasse mit 158 Stunden (davon 39 Stunden Reglement und 23 Stunden Fahren). Der Rest wurde für Kraftfahrzeugtechnik und -wartung berechnet. Für Fahrer II. und I. Klasse fand die Ausbildung im Reglement überhaupt nicht statt, da sie im Vorfeld über einen Führerschein der III. Klasse verfügen mussten. Der Unterricht und der größte Teil des Kurses drehten sich nur um die technische Seite und die Wartung.⁴⁷

Ende der 1950er Jahre wurden für die Ausbildung in Fahrschulen in Svazarm folgende Gebühren erhoben: Motorrad 298 CZK, Pkw 626 CZK, Traktor 595 CZK und für Fahrer III. Klassen (Lkw) 1300 CZK s.48 Führerschein für Fahrer I. und II. Klasse wurde durch Rennen erreicht.

Erlass des Innenministeriums Nr. 145/1956 Ú. I. über den Verkehr auf den Straßen brachte keine grundlegenden Änderungen im Bereich der Fahrerausbildung, und das Gleiche gilt für die Verordnung des Verkehrsministeriums Nr. 145/1958 Ú. I. Verordnung Nr. 141/1960 Slg., die den Fahrern kleiner Motorräder bis 50 ccm auferlegt wird.

⁴³ Richtlinie über die verkehrstechnische, wirtschaftliche und technische Ausbildung von Berufskraftfahrern, veröffentlicht in Anhang II. der offiziellen Mitteilung des Verkehrsministeriums in Höhe von 11 Ú. Jahr ab 1954.

⁴⁴ Wie der Umtausch der Führerscheine abläuft. *Práce*, 10.04.1954, S. 7.

⁴⁵ JEŤÁBEK, V. et al. *Taschenführer für Berufskraftfahrer*. Prag: Dopravní nakladatelství, 1960, S. 166–167.

⁴⁶ SOKA Most, Svazarm-Fonds – Regionalorganisation Ústí nad Labem (im Folgenden Svazarm Ústí n. L. genannt), Karte. 10. Bericht über die Tätigkeit der Regionalverwaltung der Fahrschulen in Ústí n.L., 25.02.1959.

⁴⁷ CRANE, CD, S. 164.

⁴⁸ JEŤÁBEK, CD, S. 166.

eines Kleinkraftrads wird durch eine Sondergenehmigung nachgewiesen“ (§ 55). Für bestehende Eigentümer wurde diese Verpflichtung ab dem 1. Januar 1962 eingeführt (§ 56). Auch für Kleinkrafträder galt die für Motorräder geltende Verkehrsordnung, mit Ausnahme der Pflicht zum Tragen eines Schutzhelms. Die Aufgabe, kleine Motorradfahrer auszubilden und auf Prüfungen vorzubereiten, entstand vor der Fahrschule Svazarm.

Erlass des Innenministers Nr. 87/1964 Slg. beim Führerschein bedeutete eine Rückkehr zur Einteilung der Führerscheingruppen nach einzelnen Buchstaben. Im Wesentlichen handelte es sich um eine Rückkehr zur Situation der frühen 1950er Jahre. Das Novum war die Einführung der M-Gruppe, also Kleinkrafträder bis 50 ccm. Ein Führerschein einer anderen Kategorie berechtigt zum Fahren der Gruppe M. Für das Führen von Fahrzeugen der Gruppe M reichte das Alter von 15 Jahren aus, für Motorrad- und Traktorfahrer wurde das Alter um ein Jahr (auf 17) angehoben, ansonsten lag das Alter bei 18 und für Busfahrer bei 21 Jahren. Führerscheine der Gruppen M und T galten nicht für Fahrten im Ausland. Jeder Bewerber musste sich vor Beginn der Ausbildung einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, erst bei einem positiven Ergebnis konnte die Ausbildung beginnen.⁴⁹ Auch die Sicht auf die Zuverlässigkeit der Fahrer blieb unverändert. Ein unzuverlässiger Zuhörer konnte nicht in die Ausbildung einbezogen werden. Eine Person, die eine Ordnungswidrigkeit, ein Vergehen oder eine Straftat begangen hat, woraus folgt, dass sie nicht über ausreichende Disziplin zum Führen von Kraftfahrzeugen verfügt, häufig und übermäßig alkoholische Getränke oder Rauschmittel konsumiert und eine Person, die Kraftfahrzeuge fuhr, nicht zuverlässig war (Abschnitt 7) Vom Gericht verbotene Fahrzeuge. Somit hat sich die Sicht auf Zuverlässigkeit seit 1910 grundsätzlich nicht geändert.

Jeder Führerscheinbewerber musste eine Schulung absolvieren. Es gab jedoch weiterhin eine Ausnahme, die es Bewerbern für Führerscheine der Gruppen A, B und M ermöglichte, eine individuelle Schulung (mit Genehmigung der Bezirksverkehrsinspektion) unter Anleitung eines Fahrlehrers zu absolvieren, der über mindestens zwei Jahre Fahrerfahrung in der betreffenden Gruppe verfügte. Nach Abschluss der Ausbildung folgte eine Prüfung, bei der festgestellt wurde, ob der Auszubildende den Lernstoff beherrscht und in der Lage ist, das Fahrzeug im Straßenverkehr sicher zu beherrschen. Bei der Prüfung wurden Kenntnisse der Straßenverkehrsregeln, Kenntnisse über Fahrzeuge und praktisches Fahren beurteilt. Teil des Tests könnte auch der Wechsel eines Reifens, einer Glühbirne oder eine Beschreibung des Ölwechsellvorgangs sein. Sollte der Bewerber einen Teil nicht bestanden haben, musste er die gesamte Prüfung wiederholen. Der Test konnte nur zweimal wiederholt werden, bei einem Misserfolg bei der zweiten Reparatur musste eine neue Schulung folgen. Die Prüfungen wurden von der Bezirksverkehrsinspektion (§ 9) durchgeführt. Für Fahrer von Militärfahrzeugen gelten besondere Regeln. Im Falle der Erweiterung auf den Fahrzeugtyp, für den der Fahrer nicht berechtigt war, musste er eine zusätzliche Schulung und eine Prüfung absolvieren. Eine gewisse Sonderstellung nahm die Gruppe E (schwere Anhänger) ein, sie ging aus den bestehenden Gruppen B, C und D hervor. Der Antragsteller für die Erweiterung zur Gruppe E absolvierte weder eine Ausbildung noch eine Prüfung, er musste lediglich nachweisen, dass die Fahrzeuge dazugehören er wollte den schweren Anhänger ankuppeln, handelt aktiv (§ 11). StVZO-Prüfungen und praktische Fahrten wurden stets von Beamten der Verkehrsinspektion durchgeführt, lediglich für die Gruppen A und T prüften Fahrschullehrer die Fahrten direkt.

Die Eintragung der schwersten Verstöße blieb weiterhin Bestandteil des Führerscheins. Unmittelbar im Erlass wurde die Möglichkeit einer Prüfung der fachlichen Eignung für den Fall erwähnt, dass hierfür schwerwiegende Gründe vorliegen. Diese Gründe hingen von der Einschätzung der Verkehrsinspektion ab. Das Dekret sah keine zeitliche Begrenzung der Gültigkeit eines Führerscheins und seiner möglichen Verlängerung mehr vor. Es basierte auf dem Konzept eines Trainings und eines Tests zu Beginn

⁴⁹ Richtlinien für ärztliche Untersuchungen von Fahrern wurden vom Gesundheitsministerium unter Nr. 32/1963 Slg. herausgegeben. Richtlinien für nationale Komitees.

Fahrerkarriere und deren zeitlich unbegrenzte Gültigkeit, sofern keine Ausnahmesituation vorliegt.

Im Jahr 1970 (Dekret Nr. 95/1970 Slg.) wurde die Pflicht zu regelmäßigen Gesundheitskontrollen für alle Führerscheininhaber eingeführt. Bisher betraf es nur Berufskraftfahrer (insbesondere Busfahrer). Die Prüfung wurde altersabhängig eingeführt, die erste Prüfung musste er nach Vollendung des 60. Lebensjahres, erneut nach Vollendung des 65. und 68. Lebensjahres und danach alle zwei Jahre bestehen. Der Fahrer musste der zuständigen Verkehrsaufsichtsbehörde ein ärztliches Attest vorlegen. Fahrer, die zum Zeitpunkt des Erlasses des Erlasses bereits 60 Jahre oder älter waren, mussten die Bescheinigung innerhalb von sechs Monaten, also bis zum 28. April 1971, vorlegen. Vor 1970 konnte einem Fahrer nur dann eine ärztliche Untersuchung auferlegt werden, wenn eine solche bestand begründete Zweifel an seinem Gesundheitszustand. Auch auf strafrechtlicher Ebene könnte die Nichteinhaltung der Pflicht zur ärztlichen Untersuchung unangenehme Folgen haben. Verursachte ein leitender Kraftfahrer einen Verkehrsunfall infolge einer medizinischen Komplikation und verfügte er nicht über eine Bescheinigung seiner medizinischen Tauglichkeit, könnte sein Verhalten als Verstoß gegen eine wichtige gesetzliche Pflicht gewertet werden und somit auch die Zeichen einer Befähigung erfüllen sachliche Grundlage (vgl. Entscheidung des Obersten Gerichtshofs der SSR 8 Tz 72/85 vom 25. Oktober 1985).

Detailliertere Ausbildungsregeln wurden durch die Verordnung des Verkehrsministeriums Nr. 53/1965 Slg. festgelegt. zur Ausbildung und weiteren Steigerung der Fachkompetenz von Kraftfahrzeugführern. Der Kreis der zur Durchführung von Schulungen berechtigten Organisationen hat sich nicht geändert (Svazarm, Schulen, staatliche Organisationen). Der klare Spitzenreiter war Svazarm, dessen Fahrschulen mehr als 80 % der ausgebildeten Fahrer bestanden.⁵⁰ Diese Organisationen waren für das Ausbildungsniveau verantwortlich. Die Aufsicht über die Fahrerausbildung wurde von regionalen auf regionale nationale Komitees übertragen. Diese Änderung hing vermutlich mit der Reform der Verwaltungsorganisation im Jahr 1960 und der Weiterentwicklung des Automobilwesens zusammen. Die Fahrschulen von Svazarma, die Fahrkurse für Bürger organisierten, waren die wichtigste Säule der Fahrerausbildung. Auch die Fahrausbildung an Schulen wurde gestärkt, wo die Fahrausbildung auch ein Wahlfach sein könnte. Staatliche Organisationen durften Schulungen für ihre Mitarbeiter nur dann durchführen, wenn dies für ihre Tätigkeit erforderlich war (§ 1).

Im Gegensatz zu früheren Zeiten, als es sich überwiegend um verkehrorientierte Oberschulen handelte, gab es auch Schulen, deren Unterricht keinen Bezug zum Verkehr hatte (z. B. Gymnasien).

Die Studierenden schrieben sich je nach Interesse für ein Wahlfach ein, es war aber auch üblich, die Möglichkeit, dieses zu absolvieren, durch frühere Studienergebnisse einzuschränken. Die Ausbildung (für Motorräder und Autos) im Rahmen des Schullehrplans wurde unter günstigen Bedingungen mit staatlicher Subvention durchgeführt (Mitte der 70er Jahre kostete die Ausbildung für ein Auto 500 CZK). Das Wahlpflichtfach „Kfz-Führen“ kann im dritten Jahr der Sekundarschule bzw. im zweiten Semester des dritten und im ersten Semester des vierten Jahres belegt werden. Auch der Schüler, der sich für das Fach einschrieb, wurde diesem Wahlfach zugeordnet.⁵¹ Während es bei verkehrorientierten Schulen üblich war, dass ein Teil der Ausbildung von den Pädagogen der jeweiligen Schule durchgeführt wurde, war es an anderen Schulen üblich, dass das Fach wurde in Zusammenarbeit mit Svazarm unterrichtet, das Lehrer für den theoretischen und praktischen Unterricht stellte und die Schule Räumlichkeiten für den Unterricht zur Verfügung stellte.⁵²

In Grundschulen konnten Motorradclubs gegründet werden, die es Neuntklässlern ermöglichten, einen Führerschein für ein Kleinmotorrad zu erwerben.⁵³

⁵⁰ HOSKOVEC, J. et al. *Fahrertraining und Psychologie*. Prag: Nakladatelství dopravy a spojů, 1972, S. 10.

⁵¹ DOLEŽAL, S. Verkehrserziehung der Jugend. *Berufsausbildung*, 1979–1980, Bd. 30, Nr. 2, S. 60.

⁵² SOKA Písek, Fonds der Fahrschule Svazarmu Písek, Chronik.

⁵³ SOKA Most, Svazarm Ústí n.L. Fonds, Karte. 15, Bericht über die Aktivitäten im Automobilsektor, 18. Mai 1965.

Ziel der Ausbildung war der Erwerb theoretischer und praktischer verkehrstechnischer Kenntnisse, die für eine einwandfreie Beherrschung des Fahrzeugs und dessen wirtschaftlichen Betrieb erforderlich sind (§ 3). Der Unterricht erfolgte in der Regel in Gruppenkursen mit maximal 35 Studierenden. Zu Beginn des Kurses mussten die Studierenden die Grundregeln des Straßenverkehrs erlernen, sich mit Fahrtheorie und Fahrtechnik vertraut machen. Eine Fahrstunde dauerte 25 Minuten und der Schüler konnte in der Regel zwei Unterrichtsstunden pro Tag nehmen. Während einer Unterrichtsstunde musste der Fahrer ca. 10 km fahren (5 km für den Traktor).

Die Ausbildung von Auszubildenden durften nur Lehrkräfte durchführen, denen von der regionalen Verkehrsinspektion ein Lehrzeugnis ausgestellt wurde. Das Zertifikat wurde nach bestandener Prüfung ausgestellt, die nicht nur berufliche Bildung, Gewissenhaftigkeit, sondern auch pädagogische Fähigkeiten nachweist. Es wurde für die Dauer von fünf Jahren ausgestellt und beinhaltete eine erneute Prüfung des Lehrers. Für Fahrschullehrer war der Abschluss mindestens einer Unterfachschule für Verkehrsführung und ein einjähriges pädagogisches Studium vorgeschrieben. Die Fahrschullehrer absolvierten eine berufliche und pädagogische Ausbildung, die in der Schule des Zentralkomitees von Svazarm in Krupka stattfand. Die Realität lag jedoch etwas in weiter Ferne. Im Jahr 1970 verfügten nur 65 % der ständigen Lehrkräfte über die erforderlichen Qualifikationen, sie stellten jedoch nur eine Minderheit (ca. 40 %) dar. Bei den übrigen Pädagogen handelte es sich um externe Pädagogen, unter denen der Anteil ungenügend qualifizierter Personen ebenfalls beträchtlich war. Es zeigte sich, dass „es mit einem professionellen Niveau besser sein könnte“.54 Fahrlehrer müssen den Fahrabteilungen von Svazarm zugeordnet sein (§ 4).

Der Leiter der Ausbildungsstätte (Fahrschule) war dafür verantwortlich, dass der Lehrer nur die Fächer unterrichtete, zu deren Unterricht er berechtigt war.⁵⁵ Der Beruf des Kraftfahrers in einer Fahrschule war lange Zeit Männer vorbehalten. Erst in den 1980er Jahren begannen Frauen, in diese Orte einzudringen. Ein Beispiel kann die Situation in der Westböhmisches Region sein, wo es 1982 nur vier Frauen von 112 Lehrern gab, bis 1987 hatte sich die Zahl der Frauen verdoppelt (insgesamt acht von 125 Lehrern).⁵⁶ Der neue Lehrplan für das Fahren in den ab 1. Juli 1965 gültigen Schulen wurde der Umfang der praktischen Ausbildung auf Kosten der Theorie über den Aufbau eines Kraftfahrzeugs ausgeweitet, die für den Durchschnittsfahrer weniger wichtig war als die korrekte Beherrschung des Fahrzeugs im Straßenverkehr.

Obwohl die Ausbildungspreise zentral reguliert und festgelegt wurden, ist es möglich, deren sukzessive Entwicklung zu verfolgen. Zu Beginn der 1970er Jahre galten in Fahrschulen folgende Preise: ein kleines Motorrad 104 CZK, ein Motorrad 327 CZK, ein Pkw 922 CZK, ein LKW 2143 CZK, für alle Arten von Kraftfahrzeugen 2440 CZK.⁵⁷ Die Ausbildung sollte schwerpunktmäßig erfolgen Auf eine qualitativ hochwertige Vorbereitung wurde besonderer Wert gelegt, insbesondere auf die korrekte und sichere Führung des Fahrzeugs im Straßenverkehr. Die Hauptaufgabe bestand darin, künftigen Autofahrern sicheres Fahren beizubringen. Auch politische Empfehlungen und Richtlinien förderten die Verbesserung der Fahrerausbildung. Aufgrund der steigenden Zahl von Unfällen befasste sich auch das Zentralkomitee der Kommunistischen Partei mit diesem Thema und betonte, dass die wichtigste Säule der Unfallverhütung eine qualitativ hochwertige Ausbildung in Fahrschulen sei. Darauf hätte die ganze Aufmerksamkeit gerichtet sein sollen

Die Adeptenprüfungen sollten streng sein. Ziel der Schulungen und Prüfungen war es, Personen auszuschließen, die nicht über die Voraussetzungen zum Führen eines Fahrzeugs verfügten, auch wenn sie die allgemeinen Voraussetzungen erfüllten.⁵⁸

Die Ausbildungsfahrzeuge mussten im Besitz der Sozialisten sein und, mit Ausnahme von Kleinmotorrädern und Bussen, über eine Doppellenkung verfügen. Im Normalbetrieb musste sie mit der Aufschrift „Übungsfahrt“ gekennzeichnet werden. Für die Ausbildung sollten verkehrsübliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Ausbildung

⁵⁴ Wie bilden wir neue Fahrer aus? *Motor World*, 1971, Bd. 25, Nr. 3, S. 3.

⁵⁵ Staatliches Regionalarchiv Plzeň (im Folgenden SOA Plzeň genannt), f. Svazarm – Regionalinspektion der Fahrschulen Plzeň, Karte. 1, i. Nr. 1, an den Leiter der Ausbildungseinrichtungen der Region Westböhmen, 5. Juni 1975.

⁵⁶ Ebd., Karte. 3, i. Nr. 4, Zusammenfassung zur Meldung der Mitarbeiterzahl.

⁵⁷ Ich möchte es wissen. *Motor World*, 1971, Bd. 25, Nr. 3, S. 5.

⁵⁸ SOKa Most, Svazarm Ústí n.L. Fonds, Karte. 11, Tätigkeitsbericht, 18.01.1961.

Dies war bei veralteten oder ungewöhnlichen Typen nicht zulässig. In den 1950er Jahren waren Fahrschulen mit einem akuten Mangel an Ausbildungsfahrzeugen, deren Veralterung und schlechtem technischen Zustand konfrontiert. In der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre wurden in Fahrschulen durchschnittlich zwei Pkw, drei Motorräder und drei Lkw ausgebildet. Als ein Personenwagen eine Panne hatte, geriet die Ausbildung in eine komplizierte Situation.⁵⁹ Ab der Wende der 1950er- und 1960er-Jahre war eine allmähliche Verbesserung erkennbar. Ein Hauch von Verbesserung war mit dem Ersatz alter Autos aus der Vorkriegszeit und der unmittelbaren Nachkriegszeit verbunden (z. B. Tetry 57). Erst in den 1960er Jahren stabilisierte sich die Situation. Die Ausbildung erfolgte überwiegend an im Inland produzierten Fahrzeugen, ggf. aus den Ländern des sozialistischen Blocks (z.B. Moskwitsch). In den 1970er Jahren stieg der Anteil der im Inland hergestellten Fahrzeuge, wobei unter den Personenkraftwagen vor allem Škoda-Autos vertreten waren. Zu Beginn der 1970er Jahre verfügten die Fahrschulen im tschechischen Svazarmov über 2.400 Schulungswagen. Die jährliche Anschaffung von Neuwagen lag zwischen 400 und 500 Einheiten.⁶⁰ Dazu trug auch die Reduzierung des Alters von Ausbildungsfahrzeugen bei, die bei Pkw und Motorrädern bis zu fünf Jahre betrug. In den 1970er Jahren fand die Ausbildung überwiegend auf Fahrzeugen des Typs Škoda 100 L und in den 1980er Jahren auf Fahrzeugen des Typs Škoda 105 L statt. Älter waren nur Traktoren und Lastkraftwagen, die etwa 10 Jahre alt waren. ⁶¹

Auch die Verbesserung der Berufskennnisse der Fahrer erhielt neue und detailliertere Regeln. Dies geschah auf der Ebene der Fahrerausbildung, der regelmäßigen Pflichtschulung von Berufskraftfahrern und der Betreuung der weiteren beruflichen Weiterentwicklung anderer Kraftfahrer. Bei der Schulung handelte es sich um Berufskraftfahrer, bevor ihnen ein neuer Fahrzeugtyp anvertraut wurde. Die obligatorische Ausbildung von Berufskraftfahrern könnte von Organisationen für ihre Mitarbeiter durchgeführt werden, oder Svazarm könnte mit dieser Tätigkeit betraut werden, was insbesondere bei kleineren Unternehmen, deren Haupttätigkeit nicht der Transport war, in der Regel der Fall war. Im Vergleich zur vorherigen Situation blieb der Umfang unverändert bei 40 Stunden pro Jahr (in der Regel vier Stunden pro Monat). In den Vorträgen wurden Themen aus den Bereichen Änderungen der Straßenverkehrsordnung, Technik (Fahrökonomie, Wartung etc.), aber auch Recht (Fahrerverantwortung), Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, Geschäftsbetrieb und Gesundheitswesen besprochen. Die Prüfung der Kenntnisse bezog sich nur auf Fahrer im Massentransport von Personen oder im Transport gefährlicher Güter, und zwar mindestens in zweijährigen Abständen (§ 17). Svazarm sollte sich um die berufliche Weiterentwicklung von Amateurfahrern kümmern, es wurden jedoch keine detaillierten Regeln festgelegt. In diesem Bereich konzentrierte sich Svazarm auf das Angebot von Fitnessfahrten, die Organisation von Schulungen für Fahrer zu Unfallursachen und neuen Straßenverkehrsregeln, nahm aber auch an Sicherheitswettbewerben teil (z. B. „Ich fahre unfallfrei“). Bei Fitnessfahrten kam es aufgrund der knappen Formulierung der Anleitung für Hobbyfahrer jedoch zu einigen rechtlichen Unklarheiten. Im Hinblick auf die Betriebsordnung von Svazar wurde gezeigt, dass diese Tätigkeit nur für Mitglieder von Svazar gegen Entgelt durchgeführt werden konnte. Auch die Verantwortung des Fahrers, der kein Führerscheinanwärter mehr war, und die Verantwortung von Svazarm blieben unklar.⁶²

Durch die Verordnung des Bundesministers für Verkehr Nr. 94/1972 Slg. wurde die Fahrerausbildung neu geregelt. Im Rahmen der Kompetenzverteilung zwischen Bund und Republiken wurde der Bereich der Fahrerausbildung in die Zuständigkeit des Bundes einbezogen und sollte landesweit einheitlich sein. Dies hinderte Svazarm offensichtlich nicht daran, sich innerhalb der Föderation zu spalten. Die Fahrerschulung ist zur lästigen Pflicht geworden

⁵⁹ Ebd., Karte. 10, Bericht über die Tätigkeit der Regionalverwaltung der Fahrschulen vom 24. Dezember 1957 bis 23. Mai 1958.

⁶⁰ Die Welt der Motoren fragt, antwortet František Hynek, Direktor der Fahrschule des Tschechoslowakischen Instituts Svazarm. *Motor World*, 1971, Bd. 25, Nr. 39, S. 3.

⁶¹ SOA Plzeň, Svazarm-Fonds – Regionalinspektion der Fahrschule Plzeň, Karte. 4, i. Nr. 5, Bericht Nr. 3/1986.

⁶² Ausführlicher: SVOBODA, M. Zu einigen rechtlichen Fragen der Formen der Steigerung der beruflichen Kompetenz von Straßenkraftfahrzeugführern. *Sozialistische Legalität*, 1977, Bd. 25, Nr. 6, S. 350–356.

der unabhängigen Abteilung der Fahrschulen des Zentralkomitees des Svazarm der Tschechoslowakischen Republik / SSR. Mit Ausnahme dieser eher organisatorischen Änderung gab es keine Veränderungen in den Ausbildungsorganisationen. Die Fahrausbildung erfolgte nicht mehr im 25-Minuten-Unterricht, sondern im 50-Minuten-Unterricht, bei dem der Schüler in der Regel täglich eine Stunde (maximal zwei Stunden) absolvieren musste. Im Verhältnis dazu verlängerte sich die durchschnittliche Distanz, die der Adept innerhalb einer Stunde zurücklegen musste, auf 20 km (10 km für den Traktor).

Seit den 1970er Jahren können wir den Beginn neuer Trends in der Fahrerausbildung und neuer Hilfsmittel beobachten. Die bisherigen Hilfsmittel, bestehend aus Modellen von Autoteilen, Zeichnungen, Fachbüchern oder Lehrfilmen, wurden um Simulatoren erweitert, auf denen immer häufiger die erste Fahrt stattfand, um den Adepten auch außerhalb des dichten Verkehrs die grundlegenden Abläufe zu erlernen oder Autodrome (Fahrübungsplätze), auf denen Bewerber das Fahren ohne die persönliche Anwesenheit eines Fahrlehrers im Auto, nur unter seiner Aufsicht, üben konnten. Mit dem Aufkommen neuer Hilfsmittel stellte sich auch die Frage nach geeigneten Unterrichtsräumen. Das einfache Klassenzimmer war nicht mehr geeignet und es war notwendig, mit dem Bau neuer Gebäude fortzufahren, die den neuen Trends entsprachen (im Jahr 1971 gab es in den tschechischen Ländern 12 Simulator-Klassenzimmer). Die Anforderungen an Lehrer wurden teilweise verschärft, mit einem Mindestalter von 23 Jahren und 25 Jahren für praktische Fahrlehrer. Das Lehrzeugnis wurde weiterhin für fünf Jahre ausgestellt und verlängert (§ 4). Auch die Bezeichnung der Ausbildungsfahrzeuge erfuhr eine sichtbare Änderung. Fahrzeuge, mit Ausnahme von Motorrädern, mussten auf dem Dach ein rechteckiges Schild mit der Aufschrift „Fahrschule“ haben (Busse und LKWs mussten diese Aufschrift auch auf der Rückseite haben). Die Bezeichnung „Übungsfahrt“ blieb nur für Motorräder bestehen, wo sie auf der Brust des Bewerbers und auf dem Rücken des Lehrers angebracht sein musste.⁶³ Die Forderung, dass das Übungsfahrzeug in einem ordnungsgemäßen technischen Zustand sein muss, war nicht neu, jedoch die Verpflichtung, das Fahrzeug dazu zu bringen. Eine technische Inspektion alle sechs Monate war ein Novum. Diese Maßnahme sollte zu einer Verbesserung des technischen Zustands des Fuhrparks der Fahrschule führen.

Auf Schulungen im Bereich der Steigerung der beruflichen Kompetenz der Fahrer wurde verzichtet, was nicht verwunderlich war, da diese eher mit der internen Funktionsweise des Unternehmens zu tun hatten und die technische Seite der Fahrzeugbeherrschung vorherrschte. Auch die verpflichtende Ausbildung von Berufskraftfahrern wurde geändert. Der Umfang wurde zwar auf 32 Stunden pro Jahr verkürzt und war nicht mehr gleichmäßig auf die einzelnen Monate zu verteilen, am Ende stand jedoch stets eine Prüfung der Kenntnisse der Straßenverkehrsordnung. Im Falle eines Versäumnisses stand dem Berufskraftfahrer eine Abhilfefrist zu.⁶⁴ Ein Versäumnis bei der Prüfung eines Berufskraftfahrers konnte sich auch auf den Alltag auswirken, da das Unternehmen das Versäumnis der Verkehrsinspektion melden musste. Am Ende könnte der Führerschein verloren gehen.

Die Beauftragung von Svazarm mit der Fahrerausbildung brachte einen erheblichen finanziellen Gewinn, da Fahrschulen traditionell zu den profitablen Betrieben gehörten. Svazarm, das sich auf die Unterstützung der Wehrpflicht konzentrierte, basierte auf der Prämisse, dass „die Motorradausbildung eine der grundlegenden Arten der militärischen Ausbildung in der Svazarm-Aktivität ist“.⁶⁵ Das wachsende Interesse an der Fahrerausbildung und der Unterstützung dieser Ausbildung kam in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre spiegeln sich auch in der Organisationsstruktur wider. Ab Januar 1957 wurde eine neue Organisationsstruktur auf Basis der regionalen Regelung geschaffen. Es wurden regionale Fahrschulverwaltungen geschaffen, die die Fahrschulen und Wartungswerkstätten in den Regionen übernahmen. Die Verbindung mit den Wartungsräumen sollte einen Hintergrund für die theoretische Ausbildung der Schüler bieten.⁶⁶ Im Zusammenhang mit den Verwaltungsänderungen tagte das Zentralkomitee von Svazarm am 21. April

⁶³ Nach der Verordnung von 1965 mussten Trainingsmotorräder nicht gekennzeichnet werden.

⁶⁴ Die Korrekturfrist wurde durch die Änderung des Dekrets Nr. 20/1982 Slg. aufgehoben.

⁶⁵ SOKA Most, f. Svazarm Ústí n. L., Karte. 10, Bericht über die Aktivitäten des regionalen Automobilclubs Ústí n. L., 6.7. 1958.

⁶⁶ Ebd., Karte. 9, Bericht über die Aktivitäten des Regionalberichts der Fahrschulen Svazarm Ústí n. L.

Im Jahr 1961 wurde beschlossen, Fahrschulen aus der Zuständigkeit der Regionalkomitees in die Zuständigkeit der Bezirksausschüsse von Svazarm zu überführen. In diese Richtung entwickelten sich auch die Kompetenzen der Verkehrsinspektionen.⁶⁷ Auf regionaler Ebene wurden Fahrschulinspektionen geschaffen, die ihre Tätigkeit sowohl im Hinblick auf die Ausbildung als auch auf die wirtschaftliche Funktionsweise kontrollierten. Die Föderalisierung des Staates betraf auch Svazarm. Der Bereich der Fahrschulen wurde den Zentralkomitees der Republik angegliedert. Grundvoraussetzung war die Sicherstellung einer landesweiten Ausbildung nach gleichen Regeln.

Gemäß der Verordnung Nr. 94/1972 Slg. wurde mit der Verordnung vom 22. November 1973 der Lehrplan für die Ausbildung von Straßenkraftfahrzeugführern erlassen. Eine Teilliberalisierung wurde durch die Novelle Nr. 107/1979 Slg. herbeigeführt, die eine einstündige Fahrt auf 45 Minuten verkürzte und das Mindestalter eines Fahrschullehrers auf 21 Jahre herabsetzte.

Genügte es an der Wende der 1950er und 1960er Jahre, die Fahrerausbildung auf der Ebene der Kreisstädte zu organisieren, so galt in den 1970er Jahren bereits der Grundsatz „Nicht die Bürger stehen hinter uns, sondern wir müssen den Bürgern nachgehen“.⁶⁸ Die Organisation von Kursen verlagerte sich auch in kleinere Städte, „kurz gesagt, überall dort, wo es genügend Interessenten gibt“.⁶⁹ In einer entwickelten sozialistischen Gesellschaft „sollte eine komplexe Fahrausbildung als Teil der Allgemeinbildung allen Bürgern angeboten werden, die über die physiologischen und psychologischen Voraussetzungen verfügen.“ „Voraussetzungen für das Führen von Straßenkraftfahrzeugen“.⁷⁰ Im Gegensatz zur normalen Ausbildung sollte diese jedoch nicht kostenlos angeboten werden, im Gegenteil, man kann sagen, dass die Preise für Ausbildungskurse stetig stiegen und am Ende der Ausbildung In den 1970er Jahren kostete die Ausbildung zum Pkw-Fahrer mehrere Tausend Kronen.

Galt es um die Wende der 1950er- und 1960er-Jahre, auf die Einschreibung in eine viermonatige Ausbildung zu warten, als akzeptabel, so war dies zehn Jahre später nicht mehr der Fall. Obwohl die Zahl der Bewerber pro Jahr um ca. 5 % stieg, verkürzte sich die Wartezeit bis zur Einschreibung in den Studiengang. Gemäß dem Beschluss des Zentralkomitees von Svazarm der Tschechoslowakischen Republik sollten Fahrschulen Maßnahmen ergreifen, damit zwischen der Einreichung des Antrags und dem Beginn des Kurses nicht mehr als drei Monate vergehen. Die Dauer der eigenen Fahrausbildung richtete sich nach der Gruppe. Die Kurse zur Erlangung der Gruppe M waren die kürzesten und dauerten normalerweise einen Monat. Die Ausbildung für Fahrer der Gruppe B dauerte normalerweise zwei Monate, es war jedoch auch möglich, einen Kurs zu finden, der weniger als einen Monat dauerte. Das Training der Gruppe C dauerte mit durchschnittlich weniger als drei Monaten am längsten. Bei einem Gruppenzusammenschluss verlängerte sich das Training natürlich.⁷¹

In den 1970er Jahren entwickelte sich auch die Zusammenarbeit auf der Grundlage des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RVHP). Ziel der Kooperation war die Vereinheitlichung der Fahrausbildungsregeln in allen Mitgliedsstaaten nach einer einheitlichen Methodik.⁷² Dabei ging es jedoch mehr um Pläne und Ideen als um tatsächlich umgesetzte Schritte. Interessant ist zweifellos auch die Tatsache, dass die Zahl der neu ausgebildeten Fahrer in den wirtschaftlichen Fünfjahresplan aufgenommen wurde.

Im Rahmen des fünften Fünfjahresplans (erste Hälfte der 1970er Jahre) sollten tschechische und mährische Fahrschulen eine Million neue Fahrer ausbilden. Dieser Plan wurde bereits am 17. November 1975 erfüllt.⁷³

Beschluss des Bundesministeriums des Innern Nr. 174/1980 Slg. Das Gesetz über die Durchführung von Prüfungen zur fachlichen Eignung von Bewerbern um den Führerschein regelte Inhalt und Ablauf der Prüfungen näher.

⁶⁷ Ebd., Karte. 11, Richtlinie Nr. 535-2/61.

⁶⁸ SOka Písek, f. Fahrschule Svazarmu Písek, Chronik.

⁶⁹ Ebenda.

⁷⁰ Ebenda.

⁷¹ SOA Plzeň, f. Svazarm – Regionalinspektion der Fahrschulen Plzeň, Karte. 4, i. Nr. 5, Bericht Nr. 3/1986.

⁷² SOka Písek, f. Fahrschule Svazarmu Písek, Chronik.

⁷³ SOA Plzeň, f. Svazarm – Regionalinspektion der Fahrschulen Plzeň, Karte. 1, i. Nr. 1, Protokoll der Sitzung der Fahrschulleiter vom 1. Dezember 1975.

Die Prüfungen wurden weiterhin durch Prüfbeauftragte der Verkehrsaufsichtsbehörden durchgeführt. Dies galt ausnahmslos für theoretische Prüfungen (Betriebsregeln). Im Falle des praktischen Teils der Prüfung (Fahren) oder des Erlernens von Kraftfahrzeugen und deren Wartung können auch Fahrlehrer mit der Durchführung der Prüfungen betraut werden. Fahrlehrer machen in der Regel Probefahrten mit Motorrädern (Gruppen A, M). Der Bewerber konnte die Prüfung nur zweimal wiederholen, nach dem Scheitern der zweiten Korrektur musste er die gesamte Ausbildung erneut absolvieren. Die Straßenverkehrsordnungsprüfung bestand aus Klausuren, deren schriftliche Bearbeitung auf 20 Minuten begrenzt war. Es konnten maximal 55 Punkte erreicht werden, für einzelne Führerscheingruppen wurde eine Mindestgrenze von 50 bis 53 Punkten festgelegt (§ 8). Mit der kraftfahrzeugtechnischen Prüfung sollten für die Gruppen A und B Grundkenntnisse über Kraftfahrzeugsysteme, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, sowie die Fähigkeit zur routinemäßigen Wartung und Behebung kleinerer Mängel nachgewiesen werden. Für die Gruppen C, D und T waren bereits fortgeschrittene Kenntnisse über den Aufbau und die einzelnen Komponenten des Autos erforderlich, einschließlich der Fähigkeit, Reparaturen durchzuführen. Für die Fahrprüfung waren ebenfalls 20 Minuten reserviert. Adept musste die Fähigkeit nachweisen, das Auto im Straßenverkehr sicher zu kontrollieren, aber auch eine Reihe üblicher Aktionen (Anhalten und Anfahren am Hang, Rückwärtsfahren usw.) durchführen. Ein Novum wurde die Befugnis des Verkehrsinspektorats, den Fahrer zu einer Prüfung zu verpflichten (§ 13). Ein Teil der Entscheidung der Verkehrsinspektion über die Pflicht, sich einer Prüfung zu unterziehen, war der Umfang dieser Prüfung (von Regeln, Fahrten). Gleichzeitig konnte auch die Pflicht zur Absolvierung von Übungsfahrten in einer Fahrschule verhängt werden. Die Nachprüfung erfolgte im gleichen Umfang wie bei der Neuführerprüfung. Der Erlass enthielt keine näheren Angaben und eröffnete damit den Verkehrsaufsichtsbehörden einen relativ weiten Ermessensspielraum.

Die zweite Hälfte der 1980er Jahre eröffnete eine Reihe neuer Themen, die eher zeitlos sind. Eines dieser Themen war die Umschulung von Amateurfahrern, die einen festeren Rahmen erhalten und möglicherweise eine Teilnahmepflicht eingeführt werden soll. Die Schwierigkeit der Ausbildung wurde immer wieder thematisiert. Es wurde festgestellt, dass junge Fahrer innerhalb eines Jahres nach Abschluss der Fahrschule für bis zu halb so viele Verkehrsunfälle verantwortlich waren wie eine vergleichbare Stichprobe erfahrenerer Fahrer. Nach 1989 wurden diese Überlegungen aufgegeben.

Regeln für die Ausstellung von Führerscheinen gemäß Dekret 87/1964 Slg. und für die Fahrerausbildung gemäß der Verordnung Nr. 94/1972 Slg. es blieb bis Ende der 1980er Jahre erhalten. Ebenso die Monopolstellung von Svazarm in der Fahrerausbildung. Die im November 1989 begonnenen Veränderungen führten auch zu Veränderungen in der Ausbildung der Fahrer. Im Jahr 1990 wuchsen die Spannungen zwischen der Geschäftsführung von Svazarm und einzelnen Fahrschulen, die unabhängig werden wollten. Sogar Lehrer begannen, den Svazarmov-Rahmen zu verlassen und suchten nach Möglichkeiten für private Unternehmen in diesem Bereich. Damit brach das Monopol von Svazarm zusammen. Dieses zweifellos interessante Thema, das zwangsläufig Gesetzesänderungen erforderte, sprengt jedoch bereits den Rahmen dieses Beitrags.

Abschluss

Die Entwicklung der Motorisierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den europäischen Ländern führte dazu, dass von den Fahrern von Kraftfahrzeugen, zunächst von Autos und viel später von Motorrädern, Kenntnisse über die Straßenverkehrsregeln und die sichere Kontrolle kontrollierter Fahrzeuge verlangt werden mussten. Diese Fähigkeiten wurden durch eine Prüfung nachgewiesen und mit deren Bestehen wurde die Erteilung einer Fahrerlaubnis bescheinigt. Unter der Habsburgermonarchie wurde diese Anforderung bereits 1905 eingeführt. Die Vorbereitung auf die Prüfung oblag den Adepten, und auch der Inhalt der Prüfung wurde sehr allgemein festgelegt. In der Zwischenkriegszeit war die Qualität der Fahrerausbildung auch mit der Unfallproblematik verbunden, weshalb immer wieder Forderungen nach einer Verschärfung gestellt wurden. Diese Diskussionen über das Finden

Die Schaffung eines ausgewogenen Zustands anspruchsvoller Anforderungen an Fahrer wird seit einem Jahrhundert mit mehr oder weniger Intensität betrieben. Wie auch in der Gegenwart war das oft zitierte höhere Sicherheitsrisiko junger Autofahrer bereits in der Zwischenkriegszeit bekannt. Natürlich haben sich die Anforderungen an die Fahrer im betrachteten Zeitraum verändert. Die Anforderungen an technische Kenntnisse im Bereich der Fahrzeugtechnik wurden nach und nach zurückgenommen, was sich insbesondere bei Fahrern von Pkw und Motorrädern bemerkbar machte. Die Fahrerausbildung, für die es bis 1935 keine klaren Regeln gab, wurde durch das Gesetz Nr. 81/1935 Slg. geregelt. z. und n. sind in erster Linie lizenzierten Fahrschulen vorbehalten. Auch die Ausbildungsinhalte wurden durch die Festlegung von Mindeststandards modifiziert. Das Modell der Ausbildung durch lizenzierte Fahrschulen blieb bis 1950 bestehen. Der Beginn des Post-Februar-Regimes brachte die „Selbstverwaltung“ der Automobilverbände in dieses Gebiet. Die Ausbildung von Fahrern war somit der Monopolorganisation der Autofahrer Svazarm (seit 1953) vorbehalten. Innerhalb von Svazarm wurde ein System von Fahrschulen geschaffen. Auch die Lehrerausbildung wurde in Svazarm monopolisiert. Es muss festgestellt werden, dass sich die Anforderungen an die Fahrer nicht grundlegend geändert haben. Die verpflichtende Fortbildung für Berufskraftfahrer ist ein Novum. In den 1980er Jahren wurde die Frage der regelmäßigen Umschulung/Prüfung aller Fahrer aufgeworfen. Die Ereignisse von 1989 beendeten diese Diskussionen jedoch ebenso wie die Monopolstellung von Svazarm in der Fahrerausbildung.