

# Fahrlizenz für Automobilisten

**Vor 120 Jahren wurde in Österreich eine Prüfung für das Lenken von Automobilen eingeführt. Kandidaten mussten mindestens 18 Jahre alt sein und die moralische und körperliche Eignung besitzen.**

**M**it der am 7. Jänner 1906 in Kraft getretenen Verordnung des k. k. Ministeriums für Inneres „betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern“ wurde in den österreichischen Ländern der Habsburg-Monarchie die verpflichtende Prüfung für Kfz-Lenker eingeführt. Die Verordnung regelte auch die Ausgabe von Autokennzeichen. Kandidaten für die Lenkerprüfung mussten mindestens 18 Jahre alt sein und die moralische und körperliche Eignung besitzen. Ansuchen um Zulassung zur Fahrprüfung mussten an die zuständige politische Behörde gerichtet werden, in Wien war es die k. k. Polizeidirektion. Die Lenker mussten zur Prüfung das eigene Auto mitbringen oder eine Gebühr bezahlen. Die Fahrprüfung erfolgte in der Nähe der Rotunde im Wiener Prater und bestand aus einem technisch-theoretischen und einem praktischen Teil. Nach bestandener Prüfung konnten die Lenker um Ausstellung der Fahrlizenz („Lenkerzertifikat“) ansuchen. Das Zertifikat, in dem auch ein Lichtbild des Inhabers eingeklebt war, musste bei jeder Fahrt mitgeführt werden.

**Betriebskonsens.** Vor Einführung der Lenkerprüfung mussten Automobilbesitzer beim Spektakelreferat der Polizeidirektion um einen „Konsens“ zum Betrieb eines Fahrzeugs ansuchen. Siegfried Graf Wimpffen, der 1892 die erste derartige Genehmigung bekommen hatte, schrieb darüber in seinen Erinnerungen: „Selbstverständlich musste die Behörde gefragt werden, ob die Benützung meines Serpollet-Dampfwagens innerhalb der Straßen Wiens gestattet sei. Die ‚Löbliche‘ sagte nicht nein, verlangte aber eine Prüfung. Zu einer solchen muss man sich vorbereiten, und da ich das nicht auf der Straße tun durfte, benutzte ich meinen Hof, der ungefähr 20 Meter im Geviert hat. Ich fuhr ein paar Mauerecken ab und die Brunnenhütte um und hielt mich nun für vollkommen fähig, das Examen zu bestehen. Der



**Lenkerzertifikat, ausgestellt 1906 in Innsbruck**

Rektor der Wiener Technischen Hochschule, Johann Edler von Radinger, ein Beamter des Magistrates und einer der Polizei bildeten die erste Prüfungskommission Österreichs. Die Herren nahmen im Wagen Platz und ahnten ebenso wenig wie ich die Gefahren, denen wir entgegensteuerten. Ich war etwa 1.000 Schritte weit gefahren und näherte mich der nassen, steil bergab gehenden Rotenturmstraße, als der Wagen ohne meine Absicht auf seine höchste Schnelligkeit kam. Das Tempo machte mir Angst und Bange. Ich zog die Bremsen an, und zu meiner Verblüffung drehte sich der Wagen im Kreise. Das Schleudern des Automobils habe ich damals zum ersten Male kennen gelernt. Wenn ich nach wenigen Schlangenwendungen wieder in die Gerade kam, so war das blinder Zufall. Ich blinzelte zu den Kommissionsmitgliedern hinüber, aber die Herren machten die fröhlichsten Gesichter von der Welt, sie schienen die Sache vollkommen in Ordnung zu finden. Nach ungefähr einer halben Stunde hatten meine Passagiere genug. Sie verzichteten auf die Retourfahrt und zogen die Pferdebahn vor, nachdem sie mir das Zeugnis Nr. 1 als geprüfter Automobilist gegeben hatten.“

Die zweite Berechtigung als Automobilist in Wien erhielt 1896 k. u. k. Hof-Wagenfabrikant Ludwig Lohner. Carl Oplatek, der das erste österreichische „Spezialhaus der Automobilbranche“ betrieb, schrieb über seine Fahrprüfung: „Gut in Erinnerung ist mir

das Ablegen meiner Fahrprüfung, die in der Weise stattfand, dass an einem vorher bestimmten Tage ein Herr Ingenieur der Technik und ein Herr Polizeikommissär erschienen, die beide vorher noch nie mit einem Automobil zu tun gehabt hatten, weshalb ich selbst eher als der Prüfling zu reden hatte. Die Prüfung bestand aus der Erklärung der Wirkungsweise des Motors, der Transmission, der Bremse und Vornahme einer kurzen Probefahrt. Diese nahm zuerst der Herr Ingenieur, dann der Herr Polizeikommissär vor. Die-

ser stieg unter den Worten: ‚Herr, ich bin Familienvater und habe zwei Kinder‘ in den Wagen.“ Oplatek und Prof. Ing. Ludwig Czischek wurden 1898 handelsgerichtlich beeidete Sachverständige für Automobilismus, die ersten in der Monarchie.

Die Prüfung war nicht besonders schwer; trotzdem fielen immer wieder Kandidaten durch. Nicht alle waren damit einverstanden. So berichtete das „Neue Wiener Abendblatt“ am 22. November 1910, dass zwei Männer, die bei der Führerscheiprüfung durchgefallen waren, Revolver zogen und den Prüfungskommissär und einen Garagenmeister mit dem Erschießen bedrohten.

**Führerscheinformate.** 1930 wurde der graue Führerschein eingeführt und in der NS-Zeit ab 1938 wurden graubraune Dokumente ausgestellt. Ab 1947 galt wieder der graue Führerschein und 1955 das Dokument in der Farbe Rosa eingeführt. 1998 wurde die mündliche Prüfung durch Fragen aus dem Computer ersetzt. Seit 2003 gibt es Mehrphasenausbildung für Führerscheinkandidaten. Am 1. Juli 2005 wurde in Österreich das Vormerksystem eingeführt. Seit 1. März 2006 gibt es den Führerschein aus Polycarbonat im Kreditkartenformat. Seit 2013 wird der neue EU-Führerschein ausgestellt, der alle fünfzehn Jahre erneuert werden muss. Ältere Führerscheine müssen bis 2033 in das aktuelle Dokument umgetauscht werden.

Werner Sabitzer