

Strassen- verkehr



Verkehrssicherheit S. 4



FA-Messe-Mosaik S. 12



Neu: MZ ETZ 125/150 S. 16



FUSSGÄNGER- OASEN

Seite 8

inorama	2
VERKEHRSSICHERHEIT	
Plan zum 35. DDR-Jubiläum – von Generalmajor Mally	4
SA-JOURNAL	
ewag-Tafelserien im Gespräch	6
RICHTERSPRUCH	
ihrrschein-Entzug für immer	7
UMMELPFLASTER	
! Fußgängerbereiche in der DDR	8
HNE GURT	
richtliche Konsequenzen bei nicht angelegtem Gurt	10
IPZIGER HERBSTMESSE	
neues aus der DDR-Produktion	12
RABANT	
neheiten: Radantrieb, Vergaser, Gaspedal, Verbrauchskontrolle, u. a.	14
FZ 125/150	
oderne Weiterentwicklung aus Zschopau	16
ISSGÄNGERÜBERWEGE	
chtiges Verhalten von Fußgängern und Fahrzeugführern	19
ASTRONOMIE	
itropa an den Straßen	20
IP-TIP DDR	
iter den Linden – Museum für Deutsche Geschichte	21
ISTUNGSGRENZEN	
afftaher-Psyche zwischen Zerstreung und Zerreißprobe	22
ELBST GEHOLFEN	
VEB Imperhandel informiert: □ Fahrzeug-Umbau konkret	24
Buchtip: □ Ratgeber Korrosionsschutz	25
Lada: □ Kühlerschutz □ Freie Heckscheibe	25
Trabant □ Drehbarer Beifahrersitz □ Luftüberschuß	
□ Schließkeil verstellbar □ Klemmender Anlasser □ Blinkgebereinbau	26
Elektrik: □ Erhaltungsladegerät mit Ladeanzeige	27
CHNIK INTERNATIONAL	
essenotizen	28
ÄDER-RECHT	
Garagen-Mietschutz □ Dienstfahrt mit privatem Pkw	30
serpost	31

SERITELBILD zeigt das Gebiet rund um den Fernsehturm in Berlin, wo der chengrößte Fußgängerbereich in unserer Republik entstanden ist. Diese reiche spiegeln sowohl eine städtebauliche Entwicklungsphase in der jährigen Geschichte der DDR als auch die gestiegene Motorisierung der. Sie tragen entscheidend zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, da xentielle Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Fahrzeugen ausgehaltet wurden. Fotografiert hat Rainer Lehmann.

Redaktion: DDR-1086 Berlin, Arlottenstraße 60
 Nr. 1286
 Telefon: 2 07 11 69
 Erster Sündnam (Redakteur)
 erhard Preusch (Chefredakteur/Technik)
 ilfram Riedel (Redaktionssekretär/Fahrzeuge)
 rbert Schadewald (Recht, Touristik)
 kretariat: Monika Remy
 staltung: Bernd Bartholomes
 Redaktion ist Träger der idaille „Ehrenzeichen der tschen Volkspolizei“ und „Ehrennadel des ADMV der R in Gold“.

Verleger: transpress B Verlag für Verkehrswesen, R-1086 Berlin, nzösische Straße 13/14, efon: 2 04 10 iger des Ordens „Banner der zeit“

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlages: Max Kinze
 Lizenznummer 1150 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR;
 Artikel-Nummer (EDV) 5930
Druck: Berliner Druckerei, DDR-1020 Berlin, Dresdener Straße 43

Anzeigenannahme: Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Straße 13-14, PSF 201.
 Gültige Preisliste: Nr. 8
 Ausland: Interwerbung, DDR-1157 Berlin, Hermann-Duncker-Straße 89

Bezugsbedingungen: „Der Deutsche Straßenverkehr“ erscheint einmal monatlich.

Im Ausland: Der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und Berlin (West) der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co. KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstraße 111.
 Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen von Buchexport, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, PF 160, zu entnehmen.
 In der DDR werden zur Zeit keine Abonnementsbestellungen entgegengenommen.
 Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe gestattet.
 Die Redaktion wertet jede Zeitschrift aus, ist aber auf Grund der Vielzahl nicht in der Lage, jede Zeitschrift direkt zu beantworten.

PANORAMA

Soli-Aktion

Am letzten August-Freitag stand der Berliner Alexanderplatz wieder ganz im Zeichen der Solidarität. Die Journalisten der Hauptstadt hatten zu ihrer alljährlichen Soli-Aktion aufgerufen, und Tausende kamen. Dichtes Gedränge herrschte auch vor unserem Stand. Zu den Besonderheiten unseres Angebots gehörte in diesem Jahr ebenfalls das Porträt-Freilichtatelier von und mit *Gerhard Vontra*. Zum Gelingen der VDJ-Soli-Aktion trugen zudem wieder Leser unserer Zeitschrift bei. So schickten uns *Dr. Rolf Doil* aus Bahrendorf und *Siegfried G. Tauer* aus Halle Hefte älterer Jahrgänge. Sie fanden großes Interesse, und so mancher konnte dadurch seine „Straßenverkehr“-Sammlung vervollständigen. *Egon Danz* aus Berlin steuerte allerlei Kunstgewerbliches bei. Die Kombinate unserer Fahrzeugindustrie spendierten Poster, Wimpel, Beutel, Mützen... Für all diese Dinge möchten wir uns herzlich bedanken. Unser besonderer Dank gilt all jenen, die an unserem Stand durch Kauf ihre Solidarität bekundeten.

KDT-Tagung

Der Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr der Kammer der Technik veranstaltet in Zusammenarbeit mit der Bezirksfachsektion Verkehrswesen Berlin am Donnerstag, dem 29. 11. 1984, in Berlin eine Tagung zum Thema Straßenverkehrssicherheit. Dabei ist an die Vermittlung von theoretischen Grundlagen und praktischen Erfahrungen der von Verkehrsingenieuren zu beeinflussenden Aspekte auf die Verkehrssicherheit gedacht, die bei der Planung, Projektierung und beim Bau von Straßenverkehrsanlagen besondere Bedeutung haben.

- Thematische Schwerpunkte sind:
- Erfahrungen bei der verkehrlichen Anbindung und Erschließung von Neubaugebieten aus der Sicht der Verkehrssicherheit
 - Psychologische Probleme der Straßenverkehrssicherheit (Auswertung von Unfallbefragungen)
 - Verkehrssicherheit in Abhängigkeit von der Beleuchtung von Straßenverkehrsanlagen (optische Wahrnehmungssicherheit)
 - Fußgängerunfälle aus stadtplanerischer Sicht
 - Gestaltung von Radverkehrsanlagen
 - Abhängigkeiten zwischen städte- und verkehrsplanerischen Untersuchungen und der Verkehrssicherheit am Beispiel der Stadt Prag
 - Unfallschwerpunkte in Berlin, Hauptstadt der DDR, und deren Ursachen aus der Sicht des Verkehrstechnikers.
- Anmeldungen sind zu richten an die Bezirksfachsektion Verkehrswesen Berlin, 1080 Berlin, Kronenstraße 18.

Aufschwung

Erfurt ist fahradfahrerfreundlicher geworden. Die ständig zunehmende Radfahrgemeinde registriert das mit Genugtuung. So sind jetzt Radfahrer in Erfurt an mehreren Stellen der Altstadt nicht mehr an bestimmte Einschränkungen gebunden, können Straßen benutzen, die den Kraftfahrzeugen verschlossen bleiben.



Für viele bietet sich damit die Möglichkeit, vom starkbefahrenen „Abgas-schlauch“ Juri-Gagarin-Ring auf Straßen unmittelbar durch das Herz der Stadt auszuweichen. Der Weg zur Arbeit wird damit für manchen Radfahrer zu einer beschaulichen Fahrt durch die ruhige Innenstadt. Ein weiterer Hoffnungsschimmer ist die Rekonstruktion des Radweges in der Karl-Marx-Allee. In der Vergangenheit war von diesem Radweg mal hier, mal da ein Stück abgezweckt worden, z. B. für Abbiegespuren. Außerdem ließen Mülltonnen und parkende Autos sowie schlechter Belag keine sichere Rad-Fahrt mehr zu.

Neue Reifen?

Das Forschungsinstitut der sowjetischen Reifenindustrie experimentiert seit geraumer Zeit mit der Herstellung von synthetischen Reifen. Dabei werden mehrere Ziele angestrebt. Zum einen ließe sich eine solche Produktion in einem hohen Maße automatisieren, was die schweren Arbeitsbedingungen der Reifenwerker wesentlich verbessern würde. Zum anderen könnte mit einer solchen Technologie einmal Energie bei der Produktion gespart und zum anderen auch eine sinnvollere Verwendung von Altreifen erzielt werden als es bislang der Fall ist. Ausgediente synthetische Reifen könnten zur Herstellung von Linoleum und verschiedenen Platten verwendet werden. Schließlich hätten synthetische Reifen noch einen ästhetischen Vorteil: Sie lassen sich in allen Farben herstellen und damit auf die Farbe der Fahrzeuge abstimmen.

Foto: Katzenberger

Strassenverkehr Im neuen Gewand

Wir hoffen, liebe Leser, Ihnen mit der heutigen Ausgabe eine angenehme Überraschung bereitet zu haben. „Der Deutsche Straßenverkehr“ im neuen Gewand – diese Arbeit fügen wir dem Bukett zum 35. Geburtstag unserer Republik hinzu. Wir, das sind auch Mitarbeiter der Berliner Druckerei und des Textverarbeitungsentrums der Druckerei Neues Deutschland. Indem sie unser Wettbewerbsziel auch zu ihren Anliegen machten, ermöglichten sie unser Vorhaben. Dafür herzlichen Dank.

Danke sagen wir vor allem aber der großen Schar unserer Leser, die uns zur Neugestaltung anregten. Vornehmlich in der Post zum 30jährigen Jubiläum unserer Zeitschrift. Da war der Wunsch nach einem leichteren Zurechtfinden im Heft und immer wieder nach einem monatlichen Inhaltsverzeichnis.

Da war der Fingerzeig auf eine möglichst lebendigere Gestaltung, bei der zu bedenken sei, daß die Zeitschrift von der gesamten Familie gelesen werde.

Und da war nicht weniger die Erwartung zu lesen, die Themen zu erweitern, ohne den bewährten Inhalt zu schmälern.

Ob wir's getroffen haben, wird sich zeigen. Durch grafische Mittel ausgewiesene Standardseiten und ihre weitgehend feste Platzierung soll die Orientierung erleichtert werden. Diese Absicht möchten wir unterstützen durch das Inhaltsverzeichnis und die Titelgestaltung, die in der vorliegenden Weise schon auf Schwerpunkte im Heft aufmerksam macht. Das Jahresinhaltsverzeichnis wird im Interesse der Sammler fortbestehen. Das äußere Bild der Zeitschrift widerspiegelt das Bemühen, moderne Mittel der Gestaltung mehr als bisher auszunutzen.

Die durchgängige Vierspaltigkeit der Seiten erlaubt mehr Flexibilität im Umgang mit dem Text und den Fotos. Was die Themenvielfalt anbetrifft, so ist beabsichtigt, das gesellschaftliche Bemühen in unserem Lande um eine höhere Verkehrssicherheit wirkungsvoller zu unterstützen, noch informativer in Sachen Wartung und Pflege bzw. Instandhaltung der Fahrzeuge zu werden. Bei den Selbstgehoftentips bauen wir mehr noch als bisher auf die Mitarbeit unserer Leser.

Viel Freude also weiterhin mit unserer neuen und doch alten Zeitschrift.

Ihr Redaktionskollektiv

Wenn ein Fahrzeug mit einer Einrichtung zur Fahrtrichtungsanzeige ausgerüstet ist – und das sind alle Pkw –, dann ist ihre Benutzung Pflicht. Fällt diese Einrichtung einmal aus, muß die Fahrtrichtungsanzeige auf andere geeignete Weise angezeigt werden. Wie nützlich ist dann ein Beifahrer, der auch das Rechtsabbiegen ermöglicht!



Rechts und links

In Frankreichs Städten ist der Kreisverkehr recht häufig anzutreffen, weil sich die Straßen oft um Springbrunnen, Statuen oder Triumphbögen winden müssen. Für diesen Kreisverkehr galt bisher das Prinzip „Rechts vor links“, d. h. der im Kreisverkehr Fahrende hatte den in den Kreis Einfahrenden die Vorfahrt zu gewähren.

Nun ist im Mai ein neues Verkehrszeichen eingeführt worden, ein Dreieck, auf dem drei entgegen dem Uhrzeigersinn angeordnete Pfeile einen Kreis bilden. Dieses Zeichen soll die Vorfahrtssituation umkehren, d. h. die in den Kreis Einfahrenden wartepflichtig machen.

Zu einer gewissen Verwirrung dürfte führen, daß es den Gemeinden freigestellt bleibt, ob sie bei der bisherigen Regelung bleiben oder durch das Aufstellen des Verkehrszeichens die Vorfahrtssituation ändern wollen.

Gegenfahrt

Ohne Böses zu ahnen oder auch nur die Spur eines Gefühls zu empfinden, daß etwas nicht stimmen könnte, fuhr eine 86jährige Autofahrerin 16 Kilometer auf der Gegenfahrbahn der Autobahn von Luzern nach Basel. Obwohl ihr Hunderte von anderen Autos entgegenkamen, passierte kein Unfall. Die Polizei sprach von einem Wunder und entzog der ahnungslosen alten Dame den Führerschein.

Korrektur

In die Tabelle zum Beitrag „Welche Zündkerze für welches Fahrzeug?“, Heft 8/84, Seite 15 hat sich bedauerlicherweise ein Fehler eingeschlichen, den wir zu entschuldigen bitten. Für die Bootsmotoren Tümmler SB 75/1 und Forelle HM 125 wurde fälschlicherweise eine Zündkerze M 14-175 mit einem Elektrodenabstand von 0,6 mm angegeben. Richtig sind dagegen Zündkerzen M 14-145 mit einem Elektrodenabstand von 0,4 mm.

Freigabe

Wie der VEB Berliner Reifenwerk teilt, sind in Abstimmung mit dem VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau ab sofort die runderneuerten Reifen der Größe 155 R 13 für den Trabant 601 als eine mögliche Nachrüstvariante freigegeben. Dabei sind folgende Werte zu berücksichtigen:

	Limousine	Universal
Felge:	4 x 13	
Luftschlauch:	1330	
zulässige Achslast vorn (in kg)	460	470
zulässige Achslast hinten (in kg)	550	580
Luftdruck vorn (in kPa)	150	150
Luftdruck hinten (in kPa)	170	180
zulässige Höchstgeschwindigkeit (in km/h)	150	

Werden runderneuerte Reifen 155 R 13 am Trabant 601 gefahren, ist die Benutzung von Gleitschutzketten nicht zulässig. Die tatsächliche Geschwindigkeit und die zurückgelegte Wegstrecke sind größer als die an den Instrumenten angezeigten Werte (etwa um 1,7 Prozent). Die genauen Werte werden gegenwärtig vom VEB Sachsenring ermittelt und zu gegebener Zeit veröffentlicht.



Die verkehrswichtige Elbbrücke in Tangermünde erfordert eine ständige Instandhaltung. Gegenwärtig wird der Holzbelag, der in den letzten Jahren völlig erneuert wurde, überprüft. Die Stahlteile erhalten neue Rostschutzfarbe. Demnächst sollen noch Reparaturen am Gehweg vorgenommen werden.

Abgaskontrolle

Die Ingenieurhochschule Zwickau bildete seit 1974 im Auftrag der Abgasprüfstelle der DDR und seit 1981 in eigener Verantwortung mehr als 200 Abgasbeauftragte aus. Gegenwärtig führen Mitarbeiter der Sektion Kraftfahrzeugtechnik, die gleichzeitig dem Verkehrssicherheitsaktiv der Hochschule angehören, diese Lehrgänge verstärkt durch.

Nach Aneignung der notwendigen theoretischen Kenntnisse wurden in Zusammenarbeit mit dem VPKA Zwickau Kraftfahrzeuge aus dem fließenden Verkehr herausgezogen und auf

den CO-Gehalt hin kontrolliert. Bei den etwa 130 auf diese Art überprüften Fahrzeugen zeigte sich, daß rund 40 Prozent einen unzulässig hohen CO-Gehalt aufwiesen.

Dieser Sachverhalt unterstreicht die Notwendigkeit der Kontrolle der Kraftfahrzeuge und der Aufklärung der Fahrzeugführer durch die VSA einerseits und die Ausbildung von Abgasbeauftragten andererseits. Auf diese Weise ist das Kollektiv des VSA der IH Zwickau aktiv daran beteiligt, daß bis zum 30. 4. 1985 jedes zugelassene Kraftfahrzeug einer Überprüfung und Einstellung im Sinne des Gesetzes unterzogen werden kann.





1949: In Erfurt im Einsatz.

Von Anbeginn: Sicherheitshilfe im Straßenverkehr.

Mühen für Sicherheit: Verkehrsunterricht.

Für unsere Volkswirtschaft: Sicherung von Transporten.

35 Jahre DDR



Fördert die Flüssigkeit im Straßenverkehr: Verkehrsüberwachung aus der Luft.



VERKEHRS-SICHERHEIT

Ein Anliegen der gesamten Gesellschaft

Von Generalmajor Heribert Mally, Leiter der Hauptabteilung Verkehrspolizei im Ministerium des Innern

In unserem sozialistischem Staat sind das Wohl und die Geborgenheit der Bürger ein erstrangiges Anliegen. Dieser grundsätzliche Anspruch bestimmt auch alle Maßnahmen zur Organisation einer hohen Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr. Dabei wird von der Erkenntnis ausgegangen, daß Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit unabdingbare Voraussetzungen sind, um erfolgreich das Leben und die Gesundheit der Bürger vor Gefahren im Straßenverkehr zu schützen, volkswirtschaftliche Verluste als Folgen von Verkehrsunfällen zu verhüten und die Aufgaben im Berufs- und Gütertransport zu gewährleisten.

35 Jahre Deutsche Demokratische Republik bestätigen in vielfältiger Weise die großen Anstrengungen bei der ständigen Vervollkommnung der komplexen Verkehrsunfallverhütung,

die sich zu einem festen und stabilen gesamtgesellschaftlichen Anliegen entwickelt haben. Die Bilanz zum 35. Jahrestag verweist auf eine beständige Zunahme des Kfz-Bestandes als überzeugenden Ausdruck des stabilen und dynamischen Wirtschaftswachstums und des darauf aufbauenden materiellen Lebensniveaus. Und sie vermerkt ein beträchtliches Anwachsen des internationalen Kraftfahrzeugverkehrs im Transit-, Besucher- und Urlaubsverkehr.

In der Deutschen Demokratischen Republik waren 1983 über 4,966 Millionen Kraftfahrzeuge und mehr als 1,226 Millionen Anhängerfahrzeuge zugelassen. Die Anzahl der im Straßenverkehr genutzten Kleinkrafträder beträgt etwa 1,6 Millionen. Der Motorisierungsgrad ist auf 3,4 Einwohner pro Kfz angewachsen. Besonders deutlich zeigt sich die Entwicklung bei

Personenkraftwagen. Der Anteil am Gesamtbestand beträgt 61 Prozent. Nachstehende Übersicht macht die Entwicklung sichtbar. 1950 betrug die Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen 75 710 Stück. 1960 erhöhte sie sich auf 298 575 Stück, 1970 auf 1 159 778 und 1980 waren es bereits 2 677 708 Pkw. 1983 überschritt unser Pkw-Bestand die 3 Millionen-grenze. Natürlich stellte diese Entwicklung Anforderungen und hatte sie ihre Auswirkungen. Neben der durchgängigen Verdichtung des Verkehrs in den Städten und dem damit verbundenen erheblichen Anwachsen der Verkehrsspitzen hat der Bedarf an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr zugenommen. Die Anforderungen an alle Bereiche der Gesellschaft wie an das verkehrsgerechte und disziplinierte Verhalten der Verkehrsteilnehmer steigen ständig.

Bildung und Erziehung

Ein langfristiger Vergleich des Verkehrsunfallgeschehens bestätigt, daß es durch das gemeinsame Wirken der staatlichen Organe und gesellschaftlichen Kräfte gelang, seit Jahren die Verkehrssicherheit bei wachsendem Kraftfahrzeugbestand kontinuierlich zu erhöhen. So lag z. B. im Jahre 1983 die Zahl der Verkehrsunfälle und der verunglückten Personen beträchtlich unter der des Jahres 1970. Die Entwicklung setzt sich auch 1984 fort. Unsere Erfahrungen bestätigen eindeutig, daß das Verkehrsunfallgeschehen nicht mit der Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes ansteigen muß. Den größten Einfluß auf das Verkehrsunfallgeschehen hat dabei

das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. In sehr entscheidendem Maße wurden Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr durch die Verkehrsteilnehmer bestimmt, indem sie bewußt handelten und die Verkehrsvorschriften konsequent einhielten.

Voll bestätigt hat sich die Festlegung im Verkehrssicherheits-Programm unseres Landes, daß das Kernstück aller Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Bildung und Erziehung ist. Dieser Grundsatz erhärtet sich vor allem bei analytischer Betrachtung des Verkehrsunfallgeschehens. Zu 90 Prozent liegen die Ursachen für Verkehrsunfälle im Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer begründet. Die Hauptursachen sind seit Jahren im wesentlichen unverändert. Im Anteil und der Reihenfolge sind das Verstöße gegen die Bestimmungen der Geschwindigkeit, der Vorfahrtregelung sowie die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluß und das verkehrswidrige Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn.

Tatsache, daß sich auf den Straßen unserer Republik alle 11 Minuten ein Verkehrsunfall ereignet, alle 13 Minuten ein Mensch verletzt wird und alle 5,5 Stunden ein Mensch an den Folgen eines Verkehrsunfalles stirbt, erfordert zwingend, in den Anstrengungen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht nachzulassen. Wir können davon ausgehen, daß unsere sozialistische Gesellschaft die entsprechenden Potenzen dafür besitzt.

Umfassendes Engagement

Wenn es in den letzten Jahren gelungen ist, bei ständig steigender Verkehrsdichte die Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit im Straßenverkehr weiter zu erhöhen, dann hat das eine Reihe von Ursachen. Auf der Grundlage der Verkehrssicherheits-Programme und der zu ihrer Durchführung vom Ministerrat der DDR bestätigten Aufgabenstellungen haben Umfang und Qualität der Mitarbeit der ehrenamtlichen Kräfte sowie die Verantwortung der örtlichen Volksvertretungen und ihrer Räte, der Leiter von Kombinat, Betrieben und Genossenschaften für die Wahrnehmung ihrer Pflichten zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zugenommen. Das Engagement der gesellschaftlichen Organisationen und die Wirkung der Massenmedien haben sich erhöht. Die Verkehrsunfallverhütung gestaltete sich zu einem gesamtgesellschaftlichen Anliegen.

Seit dem Erlaß des Verkehrssicherheits-Programms für den Zeitraum bis 1980 und dem Inkrafttreten der Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (StVO) am 1. 1. 1978 wurden nachhaltige Fortschritte in der Bildung und Erziehung der Verkehrsteilnehmer erzielt. Umfassend wurden diese Dokumente popularisiert und

erläutert. Durchschnittlich nahmen 900 000 Bürger monatlich an den Verkehrsteilnehmerschulungen teil.

Die im Jahre 1982 in Kraft getretene Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) trug zu einer höheren Ordnung bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen, der Fahrschulung, der Gewährleistung der Tauglichkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen bei. Ich verwies auf die gesellschaftliche Mitarbeit, die sich im 35jährigen Bestehen der DDR als eine Grundbedingung für wachsende Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit auf unseren Straßen bestätigt hat. Nachstehende Zahlen sollen die Größe und den Umfang dieser gesellschaftlichen Mitwirkung verdeutlichen:

- Die Gesamtzahl der gesellschaftlichen Kräfte für Verkehrssicherheit ist von 253 000 im Jahre 1977 auf etwa 292 000 im Jahre 1983 angewachsen. Zur Zeit entfallen auf je 10 000 Einwohner 170 gesellschaftliche Kräfte für Verkehrssicherheit
 - In den Betrieben, Genossenschaften und Einrichtungen gibt es 22 304 Verkehrssicherheitsaktive mit mehr als 125 000 Mitgliedern
 - Über 8700 Arbeitsgruppen für Verkehrssicherheit arbeiten in den Gemeinden und Wohngebieten an der Lösung territorialer Verkehrssicherheitsaufgaben mit
 - Mehr als 750 Verkehrserziehungszentren in den Gemeinden, Wohngebieten und Betrieben leisten eine wertvolle Arbeit bei der Organisation, Koordinierung und Durchführung komplexer Verkehrssicherheitsaufgaben
 - 46 211 Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften „Junge Verkehrshelfer“ und fast 10 000 Schülerlotsen nehmen auf das verkehrsgerechte Verhalten ihrer Mitschüler Einfluß
 - Zur Zeit gibt es 680 Jugend-Verkehrssicherheitsaktive in den Territorien und Betrieben
 - Eine wichtige Tätigkeit auf dem Gebiet der Verkehrsbildung und -erziehung üben etwa 29 000 Lektoren der betrieblichen und öffentlichen Verkehrsteilnehmerschulungen aus. Diesen Kräften gebührt der Dank und die Anerkennung für die bisher geleistete Arbeit.
- Bei der weiteren Ausgestaltung der gesellschaftlichen Mitarbeit wird es vor allem darauf ankommen, weitere Arbeitsgruppen für Verkehrssicherheit zu bilden, die Zahl der Jugend-Verkehrssicherheitsaktive zu erhöhen sowie weitere Verkehrserziehungszentren zu schaffen. Insgesamt geht es darum, die Qualität der Arbeit, vor allem bei der Rechtserläuterung und -erziehung, verstärkt auszubauen.
- Bereits im Jahre 1969 wurden in der DDR bei den örtlichen Räten Arbeitsgruppen „Sicherheit im Straßenverkehr“ gebildet, deren Aufgaben vor allem darin bestehen, die staatlichen und gesellschaftlichen Maßnahmen zur Verkehrsunfallverhütung im jeweiligen Territorium zu organisieren und zu koordinieren. Die Tätigkeit dieser Arbeitsgruppen hat sich als

eine zweckmäßige Maßnahme erwiesen.

Es kann davon ausgegangen werden, daß die in der Straßenverkehrs-Ordnung bzw. der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung enthaltenen Verhaltensvorschriften für den Straßenverkehr den praktischen Erfordernissen entsprechen und den internationalen Regelungen Rechnung tragen. (Siehe auch Heft 9/84, Beitrag von Oberst Hötling, d. Red.)

Stets wurde beim Erlaß neuer bzw. präzisierter Rechtsvorschriften – als eine wichtige Seite bei der Ausgestaltung der sozialistischen Demokratie in unserer Republik – von der Einbeziehung der Bürger, des differenzierten Beurteilens der Verkehrsunfallursachen und der strengen Reaktion und Ahndung bei rücksichtslosem Verhalten im Straßenverkehr ausgegangen. Einen nicht wegzudenkenden Platz bei der Organisation der Verkehrssicherheit in der DDR nimmt die verkehrserzieherische Öffentlichkeitsarbeit ein.

In den zentralen Massenmedien – Fernsehen, Rundfunk, Presse – wird dazu eine breite und interessante Arbeit geleistet. Als wirksam und zweckmäßig haben sich, bereits über Jahre andauernd, zentrale und örtliche publizistische Gemeinschaftsaktionen erwiesen. Größte Aufmerksamkeit wird der Popularisierung und der Würdigung der gesellschaftlichen Initiativen bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit gewidmet.

Mit Beginn der 80er Jahre wurden im Zusammenwirken mit dem Staatlichen Rundfunkkomitee die Maßnahmen zur Warnung und aktuellen Information der Verkehrsteilnehmer bei witterungs- und verkehrsbedingten Erschwernissen im Straßenverkehr organisiert. Eine Maßnahme, die dem Verkehrsteilnehmer hilft, sich auf den Straßenverkehr besser einzustellen. Alle Maßnahmen der verkehrserzieherischen Öffentlichkeitsarbeit gilt es mit noch höherem Aussage- und Anschauungswert fortzusetzen und weiter auszubauen.

In Erkenntnis der Tatsache, daß die weitere Erhöhung von Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit die zielgerichtete Anwendung neuer wissenschaftlicher und technischer Erkenntnisse erfordert, wurde in den 60er Jahren das Institut für Verkehrssicherheit an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden gebildet. Vielfältige Ergebnisse der Verkehrssicherheitsforschung sind heute Bestandteil langfristiger Aufgabenstellungen bzw. werden unmittelbar in die praktische Arbeit eingeführt.

Wirtschaftskraft weiter stärken

Einer der bedeutendsten Schwerpunkte bei der Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist der sichere Schutz der Volkswirtschaft. Eine hohe Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit

im Straßenverkehr trägt wesentlich dazu bei, den Leistungsanstieg in der Volkswirtschaft zu fördern. Ausgehend von der Tatsache, daß Verkehrsunfälle beträchtliche materielle Verluste zur Folge haben, ist deren Vermeidung und Verhinderung eine wichtige Reserve für die Erhöhung des Nationaleinkommens. Die zum Schutz der Volkswirtschaft vor Schäden durch Verkehrsunfälle bisher eingeleiteten Maßnahmen führten in den letzten Jahren zu einem Rückgang der Zahl der Verkehrsunfälle. Daran gilt es bei der Lösung kommender Aufgaben anzuknüpfen, die Ergebnisse weiter zu stabilisieren.

Vor allem geht es darum, jedem Berufskraftfahrer bewußt zu machen, daß von ihm eine Vorbildwirkung im Straßenverkehr erwartet wird. Die Aufgabe, Ordnung, Sicherheit und Disziplin in allen volkswirtschaftlichen Bereichen zu festigen, erfordert insbesondere, daß die Leiter ihre Verantwortung für die Erziehung der Werktätigen zur Einhaltung der Verkehrsregeln voll wahrnehmen.

Insbesondere die Gewerkschaften messen der Mitwirkung bei der Gewährleistung von Ordnung, Sicherheit und Disziplin im Straßen- und innerbetrieblichen Verkehr, als einen wichtigen Beitrag gewerkschaftlicher Interessenvertretung zur Erfüllung der Hauptaufgabe in ihrer Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik, große Bedeutung bei.

Vor allem im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbs der Arbeitskollektive wird konsequent darauf eingewirkt, die wachsenden Transportaufgaben ohne Unfälle und Havarien zu erfüllen. Eine weitere bewährte Methode sind die Erfahrungsaustausche der gewerkschaftlichen Verkehrssicherheitsaktive, um beste Leistungen zu verallgemeinern, zu würdigen und zum Maßstab aller zu machen.

Wir Angehörigen der Volkspolizei werden in Erfüllung des Klassenauftrages im Zusammenwirken mit der Freiwilligen Helfern der Volkspolizei den anderen staatlichen Organen und den gesellschaftlichen Organisationen sowie gemeinsam mit den Werktätigen unseres Landes vor allem die operative Wirksamkeit zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufes weiter verstärken. Wir werden die verkehrsrechtlichen Bestimmungen zur Erhöhung der Verkehrsdisziplin weiterhin konsequent durchsetzen und durch Maßnahmen der Verkehrsorganisation sowie durch eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit unsere Verantwortung wahrnehmen.

Durch die gemeinsame Arbeit aller an der Erhöhung der Verkehrssicherheit Beteiligten gilt es, auch in den kommenden Jahren zu erreichen, daß das Bestreben der sozialistischen Gesellschaft um hohe Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr zum Bestreben jedes Verkehrsteilnehmers wird und sich daraus ein verantwortungsbewußtes Handeln und Verhalten ableitet.

DEWAG Karl-Marx-Stadt: Der Verkehrssicherheit verschrieben

Anschaulich

Seit zehn Jahren werden durch die DEWAG Karl-Marx-Stadt Tafelserien für die Verkehrserziehung erarbeitet und hergestellt. Über die Produktionen und Aufgaben des „hauptamtlichen Verkehrssicherheitsaktivs“ sprach **Katrin Hilbert** mit dem zuständigen Regiegruppenleiter **Leopold Beranek**.



Hat alle Fäden in der Hand:
Leopold Beranek

Für wen sind diese Tafelserien gedacht?

Unsere VKE – wie wir sie nennen – sind eigentlich überall dort zu finden, wo verkehrserzieherische Arbeit geleistet wird. Als Lehr- und Anschauungsmaterial unterstützen sie beispielsweise die Arbeit von Fahrlehrern, GST-Ausbildungszentren, Verkehrssicherheitsaktivisten und Schulen. Aber auch für Vorträge, beispielsweise im Rahmen der Volkssolidarität, in Wandzeitungen und Schaukästen werden sie gern genutzt. Angesprochen wird dabei und damit jede Altersgruppe.

Was verlangt aber auch sehr vielseitige Themen?

Unerwartend. Wir haben mittlerweile schon eine große Vielfalt verkehrserzieherischer Themen behandelt. Aufgeführt seien hier spezielle Verhaltensregeln für ältere Bürger, Kinder und Zweiradfahrer, das Problem Alkohol im Straßenverkehr, medizinische Aspekte oder auch Hinweise für bestimmte Verkehrssituationen, wie beispielsweise das Verhalten auf Autobahnen, an Kreuzungen, an Bahnübergängen – um nur einiges zu nennen.

Wie Erarbeitung dieser Mappen setzt eine unbedingte Sachkenntnis voraus. Mit welchen Partnern arbeiten Sie zusammen?

Erster Linie mit der Hauptabteilung Verkehrspolizei im Ministerium des Innern. Die Genossen suchen mit uns nach neuen Ideen und geben fachkundige Anleitung von der Konzeption bis zur Fertigstellung. Jeden unserer Arbeitsschritte unterstützen sie mit ihren Hinweisen und ihrer Begutachtung.

Wann sind wir sehr froh über einen reifen Kreis von Autoren, die – je nach Thema – in ihrem Metier ebenso fachkundig sind und mit viel Engagement Texte schreiben, eventuell grafische oder fotografische Tips eben – kurz: für den direkten Inhalt sorgen. Ein besonderes Dankeschön an dieser Stelle sei den Mitarbeitern der Redaktion „Der Deutsche Straßenverkehr“ gesagt, die uns seit langem mit Rat und Tat sehr konstruktiv zur Seite stehen.

Und schließlich arbeiten wir seit Jahren mit einer „Stammbesatzung“

Ein Teil der Erzeugnisse zur Verkehrssicherheit, die bei der DEWAG Karl-Marx-Stadt produziert werden.



Das Angebot

Diese nachstehenden Tafelserien waren, sind und werden im Angebot der DEWAG sein:

- VKE 01: Richtiges Verhalten an Bahnübergängen
- VKE 02: Richtiges Verhalten an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- VKE 03: Richtiges Verhalten der Kinder im Straßenverkehr
- VKE 04: Richtiges Verhalten der Radfahrer im Straßenverkehr
- VKE 05: Verkehrssicherheit in der Landwirtschaft
- VKE 06: Richtiges Verhalten der Kleinkraftradfahrer
- VKE 07: Richtiges Verhalten an Straßenbahn- und Bushaltestellen
- VKE 08: Der ältere Bürger im Straßenverkehr
- VKE 09: Neue StVO – für Deine Sicherheit, informiere Dich!
- VKE 10: Neue StVO – Verkehrszeichen und ihre Bedeutung
- VKE 11: Neue StVO – Verkehrsregelung mit Hand- und Farbzeichen
- VKE 12: Neue StVO – Bestimmungen für Fußgänger und Radfahrer
- VKE 13: Allen Erwachsenen ans Herz gelegt
- VKE 14: Die „Goldene EINS“ im Ranzen
- VKE 15: Mensch, Medizin und Medikamente im Straßenverkehr
- VKE 16: Vorfahrt gewähren!
- VKE 17: Änderung der Fahrtrichtung und Fahren in Fahrspuren
- VKE 18: Probleme des Winterfahrverkehrs
- VKE 19: Verkehrszeichentafeln
- VKE 20: Ältere Bürger im Straßenverkehr
- VKE 21: Verkehrsgerechtes Verhalten auf Autobahnen
- VKE 22: Stop! Alkohol!
- VKE 23: Licht, Sicht, Sicherheit
- VKE 24: Tips für Dich und Dein Krad
- VKE 25: Vorsicht an Bahnübergängen
- VKE 26: Verkehrssicherheit in der Landwirtschaft
- VKE 27: Beschäftigungsmappe für Arbeitsgemeinschaften Junger Verkehrshelfer
- VKE 28: Der Mensch am Lenkrad
- VKE 29: Überholen – ohne Risiko
- VKE 30: Richtiges Sehen im Straßenverkehr
- VKE 31: Verkehrsunfall – was tun?

an Grafikern und Fotografen sowie mit der Druckerei „Erich Weinert“ in Neubrandenburg eng zusammen. VKE 31 ist nun in Arbeit. Also 31 Themen in Sachen Verkehrssicherheit. Geht den Karl-Marx-Städter DEWAG-Mitarbeitern nun langsam die Puste aus?

In dieser Hinsicht haben wir keineswegs Bedenken. In Vorbereitung sind beispielsweise Tafelmappen zu psychologischen Problemen bei Verkehrsteilnehmern, zu Fragen der Optik, zu mehrachsigen Fahrzeugen und zum Thema Überholen. Aber es liegen auch schon konzeptionelle und gedankliche Pläne für weitere Tafelthemen vor. Hinzu kommt eine ganze Reihe von überarbeiteten Neuauflagen. Die erste Auflage von jeweils 15 000 Stück ist oftmals schnell vergriffen. Mitunter werden durch gesetzliche Neuregelungen aktuelle Änderungen notwendig. So sind die Serie zum richtigen Verhalten von Kindern „Die Goldene EINS im Ranzen“ oder auch die Mappe „Probleme des Winterfahrverkehrs“ besonders gefragt. Sie werden in nächster Zeit überarbeitet neu erscheinen.

Mit welchen neuen Erzeugnissen können wir überhaupt in nächster Zeit rechnen?

Im Druck befindet sich gegenwärtig die Tafel „Änderung der Fahrtrichtung und Fahren in Fahrspuren“. Noch in diesem Jahr wird auch eine Beschäftigungsmappe für Arbeitsgemeinschaften junger Verkehrshelfer erscheinen, die eine ganze Menge von Spielen und Basteleien für Kinder enthält und von einem Jugendneuererkerkollektiv der Hauptverwaltung der Staatlichen Versicherung der DDR erarbeitet wurde.

Außer diesen Tafelmappen weisen aber auch noch andere Druckerzeugnisse zum Thema Verkehrserziehung im Impressum auf die DEWAG Karl-Marx-Stadt hin.

Ja. Aus unserem Hause kommen beispielsweise auch Kalenderkärtchen und Stundenpläne mit verkehrserzieherischen Motiven.

Wo kann man diese Erzeugnisse erhalten?

Das ist im allgemeinen über die DEWAG-Betriebe in den Bezirken sowie der Hauptstadt Berlin möglich.

Gerechte Quittung:

Entzug für immer

Der 50jährige nicht vorbestrafte Angeklagte war seit mehreren Jahren wegen seines Gesundheitszustandes in ärztlicher Behandlung und hatte regelmäßig Medikamente einzunehmen. Darunter war auch eins, das die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt. Hierzu wurde er vom Arzt belehrt. Seit einiger Zeit wurde festgestellt, daß er während der Arbeitszeit Alkohol zu sich nahm. Deswegen erfolgte eine ernsthafte Aussprache. Dabei zog man in Erwägung, daß er bei Nichtbefolgung der Hinweise des Kollektivs von seiner Funktion abberufen werden müßte. Obwohl der Angeklagte eine Veränderung seines Verhaltens versprach, trank er weiterhin während der Arbeitszeit Alkohol.

Eines Abends hatte der Angeklagte Besuch und trank bis gegen 23 Uhr eine Flasche Bier, etwa acht doppelte Wodka und zwei Glas Sekt. Am nächsten Morgen fühlte er sich wohl und entschloß sich, trotz Restalkohols, seinen Pkw zur Fahrt in den Betrieb zu benutzen. An diesem Tag hatte der Angeklagte vormittags zwei Tabletten eines die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigenden Medikaments zu sich genommen. Dazu trank er einen halben Liter Bier. Gegen 12 Uhr trank er außerdem 100 bis 150 g Wodka und nahm gleichzeitig zwei weitere Tabletten. Er aß nichts zu Mittag. Gegen 14 Uhr trank der Angeklagte dann noch einen halben Liter Bier. Da man bei ihm Alkoholgeruch bemerkte, kam es zu einer Aussprache. Dabei forderte man ihn auf, für die Heimfahrt nicht seinen Pkw, sondern die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

Unfall

Er verließ den Betrieb 30 Minuten nach Arbeitsschluß. Zu diesem Zeitpunkt stand sein Fahrzeug als einziges auf dem Parkplatz der Betriebsangehörigen. Nach anfänglichem Zögern entschloß er sich – entgegen der erst kurz zuvor erteilten Weisung, das Fahrzeug stehen zu lassen – es dennoch zu benutzen. Mit einer Geschwindigkeit von 70 bis 80 km/h näherte er sich einer Rechtskurve. In diesem Bereich befanden sich zum gleichen Zeitpunkt drei Radfahrer, die in Gegenrichtung am äußersten rech-

ten Fahrbahnrand fuhren. Infolge der hohen Geschwindigkeit und der absoluten Fahruntüchtigkeit durch den Alkohol und die Medikamente gelang es dem Angeklagten nicht, seinen Pkw in der Spur zu halten und die Rechtskurve zu durchfahren. Er geriet dabei auf die linke Fahrbahnseite, erfaßte eine Radfahrerin, die ihr zweijähriges Kind auf dem Kindersitz hatte, frontal und streifte danach eine weitere Radfahrerin.

Folgen

Das Kind geriet unter den Pkw und wurde in den Straßengraben mitgeschleift, wobei es tödliche Verletzungen erlitt. Der Pkw kam etwa 50 m nach dem Anstoß im Straßengraben zum Stehen.

Die frontal erfaßte Radfahrerin erlitt schwere Verletzungen. Es bestand Lebensgefahr. Die Geschädigte mußte mehrmals operiert werden. Bleibende Schäden sind zu erwarten. Sie muß mit einer mindestens einjährigen Arbeitsunfähigkeit rechnen. Die andere Geschädigte erlitt einen Knochenbruch im Bereich des rechten Mittelfußes, Blutergüsse und Schürfwunden. Auch bei ihr sind bleibende Schäden nicht auszuschließen.

Der Angeklagte hatte zur Unfallzeit eine Blutalkoholkonzentration von 2,5 mg/g. Der Unfall geschah bei Tageslicht, auf trockener und sehr guter Fahrbahn ohne erhebliche Verkehrsdichte.

Konsequenzen

Der Angeklagte hat somit unter Alkoholeinfluß ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt und dadurch nicht nur gegen Paragraph 7 StVO verstoßen, sondern zugleich neben der Verkehrgefährdung durch Trunkenheit gemäß Paragraph 200 Absatz 1 StGB auch einen schweren Verkehrsunfall gemäß Paragraph 196 Absatz 1 StGB verursacht.

Die ansonsten gute Einstellung des Angeklagten zur Arbeit und das bisherige aktive gesellschaftliche Verhalten konnten als positive Umstände für die auszusprechende Strafe keine Berücksichtigung finden.

Denn die schweren Folgen der Tat und der hohe Grad der Schuld, der sich darin äußert, daß der Angeklagte nicht zum ersten Mal belehrt wurde, gegen ärztliche Vorschriften verstieß und bewußt die Gesetze mißachtete, wiegen massiver. Deshalb wurde eine mehrjährige Freiheitsstrafe ausgesprochen.

Im Interesse des Schutzes von Leben und Gesundheit der Bürger hielt es das Gericht für erforderlich, den Angeklagten von der Führung von Kraftfahrzeugen auszuschließen. In Anbetracht des hohen Grades der Verantwortungslässigkeit und der Schwere der Tatfolgen erfolgte das gemäß Paragraph 54 StGB auf unbegrenzte Zeit.

Allgemeinwissen

Es gehört zum Grundwissen aller Fahrzeugführer, daß es nicht gestattet ist, unter Alkoholeinfluß ein Fahrzeug zu führen. Über dieses Wissen verfügen zumindest alle, die einen Führerschein besitzen, also eine spezielle Ausbildung hinter sich haben. Entsprechend gesicherten langjährigen internationalen medizinischen Erkenntnissen wurde deshalb in Paragraph 7 Absatz 2 StVO festgelegt, daß Fahrzeugführer bei Antritt und während der Fahrt nicht unter Einwirkung von Alkohol stehen dürfen.

Es ist also nicht erst ab einer gewissen (leichten oder erheblichen) Alkoholeinflußbeeinflussung, sondern generell untersagt. Das gilt für alle Fahrzeugführer, beispielsweise auch für diejenigen, die Gespannfahrzeuge oder Fahrräder lenken. Das wird teilweise außer acht gelassen, obwohl nicht selten erhebliche Gefahren für den Fahrzeugverkehr auch durch alkoholbeeinflusste Radfahrer und Fuhrwerkslenker hervorgerufen werden.

Unentschuldigbar

Überwiegend werden im nüchternen Zustand die durch Alkoholeinfluß möglichen Gefahrensituationen anerkannt. Unter Alkoholeinfluß werden sie aber nur teilweise oder gar nicht im eigenen Handeln berücksichtigt. Das zeigen die Unfälle und Gefahrensituationen, die infolge von Alkoholeinfluß verursacht werden. Die Ursachen hierfür sind vielfältiger Art. Sowohl die Hoffnung, nicht kontrolliert zu werden als auch die Überschätzung der Fähigkeit, selbst unter Alkoholeinfluß noch richtig und rechtzeitig reagieren zu können, bestimmen den Entschluß, das Fahrzeug zu führen. Hinzu kommen vermeintliche Unbequemlichkeiten (beispielsweise andere Verkehrsmittel zu benutzen, zu Fuß nach Hause zu gehen oder unter Umständen zu warten, bis der Alkohol abgebaut ist). Hier zeigt sich deutlich, daß Alkohol die im nüchter-

nen Zustand vorhandenen und (teilweise theoretisch) anerkannten Grenzen verwischt, Hemmungen schwindet und bei dem vom Alkohol einflußten die Kontrolle für sein weiteres Handeln reduziert. So vielfältig die Gründe hierfür sein mögen, die schuldigen können sie ein solches Verhalten nicht.

Rücksichtslosigkeit

Alkoholeinfluß führt bereits in geringen Mengen zur Reduzierung der Reaktionsfähigkeit, auf die im Straßenverkehr schnell, teilweise plötzlich wechselnden Situationen unverzüglich und zu reagieren, daß andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden. Nur eine Sekunde Reaktionsverzug kann zu folgenschweren Situationen führen.

Seh-, Hör- und Denkvermögen sind beeinträchtigt, auch bei sogenannten „Sicherheitsfahrrern“. Es ist trotz „besonderer Aufmerksamkeit“ nicht mehr möglich, auf eventuell plötzlich schnell wechselnde bzw. komplizierte Verkehrssituationen zu reagieren. Das gilt auch für Personen, die unter anderen Bedingungen noch in der Lage sind, trotz Alkoholeinfluß einfache Lebensvorgänge zu bewältigen oder die als gewohnt sind.

Dabei ist es ohne Bedeutung, ob nicht artikuliert gesprochen und ohne Schwanken gegangen werden kann. Die Anforderungen des modernen Straßenverkehrs sind höher und komplizierter. Wer sich trotz dieses Allgemeinwissens entscheidet, unter Alkoholeinfluß ein Fahrzeug zu führen, handelt rücksichtslos. Obwohl ihm die möglichen Auswirkungen des Alkohols, die er nicht durch Medikamente, Kaffee oder körperliche Betätigung beeinflussen kann, bekannt sind, entscheidet er sich zum Trinken und Fahren und riskiert damit die Gesundheit oder gar das Leben anderer. Ein solches Verhalten offenbart eine besondere verantwortungslose Einstellung. Das gilt auch für Personen, die Medikamente einnehmen, welche die Fahrtüchtigkeit einschränken.

Gerechtigkeit

Die Entscheidung des Gerichts, dem Angeklagten den Führerschein auf unbegrenzte Zeit zu entziehen, findet deshalb die Zustimmung aller verantwortungsbewußten Verkehrsteilnehmer. Sie ist die erforderliche konsequente Reaktion auf rücksichtslos-unbelehrbare Fahrzeugführer, den Leben und Gesundheit anderer gleichgültig sind.

*Oberrichter Dr. Joachim Schlegel,
Mitglied des Präsidiums des
Obersten Gerichts der D.*

Wer heute einen Bummel durch unsere Hauptstadt Berlin, durch die Bezirkestädte oder eine Reihe weiterer Städte macht, kann dabei auf Wegen wandeln, die zum 20., 5. oder 30. Jahrestag unserer Republik noch vollgestopft waren mit Straßenverkehr aller Art. Dort, wo heute eine Familie auch einmal zu viert nebeneinander laufen kann, zwängten sich noch vor wenigen Jahren die Autos, schoben sich Lkw und Omnibusse zentimeternah an Straßenbahnen vorbei.

Vor heute Terrassencafés zu einem Isbecher oder einer kühlen Blonden einladen, mußten sich früher die Fußgänger auf schmalen Fußwegen drängeln. Der Verkehrslärm mancher Großstadtstraße ist heute abgelöst durch ein vielstimmiges Schwatzen, Lachen und Lachen. Kinder müssen nicht mehr fest an die Hand genommen werden, Kinderwagen können ohne Gefahr von Geschäft zu Geschäft geschoben und geparkt werden. Sitzgruppen, eingerahmt von Stein und Natur, laden zu einem ersten Nickerchen in das eben gekaufte Buch ein. Springbrunnen spenden im Sommer angenehme Frische. Diese neue Qualität im Erleben einer Stadt wurde möglich durch die Schaffung der Fußgängerbereiche.

Der Anfang

Offizieller Beginn der Fußgängerbereichs-Zeit in der DDR war ihr 20. Ge-

burtstag. In den 60er Jahren hatte der Verkehr auf einigen Zentrumsstraßen von Großstädten Formen angenommen, die einer neuen Lösung bedurften. Zu den Straßen, auf denen sich die Zustände am deutlichsten zuspitzten hatten, zählte die Kröpelinstraße in Rostock. Deshalb wurde beschlossen, diese Straße verkehrsfrei zu machen und sie ganz den Fußgängern zur Verfügung zu stellen. Anlässlich des 20. Jahrestages unserer Republik war es dann soweit, konnte der erste Teil des ersten Fußgängerbereichs in der DDR übergeben werden. Wenig später folgten Weimar und Gotha.

In den 70er Jahren entstanden Fußgängerbereiche in fast allen Bezirkestädten, der Hauptstadt und in vielen anderen Städten. Heute, Mitte 1984, existieren etwa 70.

Die Anfänge verkehrsfreier oder -armer Bereiche in den Städten gehen indessen weit in die Geschichte zurück. Wie *Andrä, Klinker und Lehmann* in ihrem Buch „Fußgängerbereiche in Stadtzentren“, VEB Verlag für Bauwesen Berlin berichten, waren schon die griechische Agora, das römische Forum und viele mittelalterliche Geschäftsstraßen vollständig oder zeitweise für jeden Fahrzeugverkehr gesperrt. Auch Passagen, wie wir sie von Leipzig her kennen, sind dieser Konzeption zuzuordnen. Die Städtebauer der DDR rechnen zu den Anfängen der Fußgängerbereiche in der DDR auch die Weiße Gasse und das Einkaufszentrum Webergasse in

Dresden, die 1959 bzw. 1964 entstanden, die Karl-Marx-Straße in Magdeburg (1965) und den Rosenhof in Karl-Marx-Stadt (1965). Es wäre sicher nicht verkehrt, auch die Karl-Marx-Allee in Berlin dazuzuzählen, denn die Nordseite zwischen dem Strausberger Platz und dem Frankfurter Tor ist durch die weite Trennung von der Fahrbahn und die Gestaltung der dazwischenliegenden Fläche zumindest ein Vorläufer heutiger Fußgängerbereiche.

Diese werden nach einer Ausarbeitung des Zentralen Forschungsinstituts des Verkehrswesens der DDR wie folgt definiert:

Der Fußgängerbereich ist ein städtebaulich gestalteter Raum, in dem der Fußgängerverkehr gegenüber anderen Verkehrsarten die Priorität hat. Der Fußgängerbereich kann einzelne Straßen, Plätze, Höfe, breite, gestaltete Gehbahnen, Passagen und Freiflächen umfassen.

Die Problemstellung

Das Thema Fußgängerbereiche ist ein sehr vielschichtiges. Man kann es unter baulich-architektonischen, kommunikativen, handelspolitischen und anderen Aspekten betrachten, die natürlich alle zusammengehören. Wir wollen es hauptsächlich unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs sehen und dabei wiederum vordergründig unter dem des individuellen.

Früher wurden die Straßen in den Städten so gelegt, daß ihre wichtig-

sten durch das Zentrum führten, wo sich meist der Markt oder einer der Märkte befand. Diese Straßen entwickelten sich aufgrund ihrer Marktlage zu Geschäftsstraßen. Sie zogen also den Verkehr und die Menschen an. Mit dem Aufkommen öffentlicher Nahverkehrsmittel drängte ein weiterer Verkehrsteilnehmer in diese Straßen. Es war daher nur eine Frage der Zeit, bis ihre Kapazität erschöpft sein würde.

Eine Lösung des Problems konnte nicht in einer Reduzierung des Verkehrs bestehen (der ja objektive Ursachen hat). Eine Alternative mußte gefunden werden, eine Umgehung der Straßen oder Gebiete, die den Fußgängern vorbehalten bleiben sollten. In einigen Städten konnten für Zentrumsgehänge schon vorhandene Straßen genutzt werden, z. B. in Schwerin und Zeitz, in anderen mußten dafür neue Trassen gebaut werden, z. B. in Berlin, Dresden, Magdeburg und Rostock.

Was für den fließenden Verkehr galt, hatte prinzipiell auch für den ruhenden Gültigkeit. Da die Straßen, heute Fußgängerbereiche sind, früher stark belegt waren, gab es in ihnen in der Regel keine Parkmöglichkeiten. Deshalb sind durch diese Umgestaltung direkt nur wenige Parkmöglichkeiten verlorengegangen. Mit der Verlagerung des fließenden Verkehrs auf andere Straßen bzw. dem Bau neuer Straßen sind jedoch in Bereichen, in denen vorher geparkt werden durfte, teilweise Bedingungen





Potsdam: Klement-Gottwald-Strasse

entstanden, die nun ein Parken nicht mehr zulassen. Damit ist es hauptsächlich zu einer indirekten Reduzierung von Parkflächen gekommen. Sie ist teilweise durch die Neuanlage von Parkplätzen wieder ausgeglichen worden.

Schließlich mußte dafür gesorgt werden, daß der Versorgungsverkehr, Feuerwehr, Krankentransporte u. a. weiterhin verkehren konnten, d. h. die Flächen für die Fußgänger mußten auch derartigen Anforderungen genügen.

Die Lösungen

Die Städtebauer unterscheiden bei den Fußgängerbereichen zwei Kategorien. Da sind zum einen die fahrverkehrsfreien Bereiche. In ihnen gibt

es keinen Verkehr von Kraftfahrzeugen, öffentlichen Personennahverkehrsmitteln (ÖPN) und Fahrrädern. Es ist ein geringer Versorgungsverkehr zugelassen. Diese Bedingungen treffen auf die meisten in der DDR geschaffenen Fußgängerbereiche zu.

Zum anderen sind es die fußgängerfreundlichen Bereiche, in denen ein eingeschränkter Fahrverkehr herrscht. Er besteht aus dem öffentlichen Personennahverkehr, einem Rad- und Versorgungsverkehr, der aber so angelegt ist, daß die Fußgänger nur minimal behindert werden.

Für den Versorgungs- und Anliegerverkehr wurden hauptsächlich zwei Maßnahmen ergriffen. Zum einen wurde dieser Verkehr für eine Zeit zugelassen, in der die Fußgängerbereiche von nur wenigen Passanten aufgesucht werden. In der Regel hat man

dafür die Zeit zwischen 19 und 9 Uhr festgelegt. Zum anderen wird mit Sondergenehmigungen gearbeitet, die insbesondere für Lieferfahrzeuge von außerhalb und Personenfahrzeuge erteilt werden können.

Zudem hat man sich – abhängig von den örtlichen Bedingungen – vielerorts um rückwärtige Anlieferungsmöglichkeiten für den Versorgungsverkehr bemüht. Am konsequentesten ist dieser Grundsatz in Zeit verwirklicht worden.

Zur Befriedigung der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs stehen hauptsächlich drei verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Verfügung: die Parkzeitregulierung, das Parkleitsystem und das System Parken und Reisen. Alle drei Maßnahmen werden schon angewendet, aber noch nicht in dem Umfang, wie es gerade am Rande von Fußgängerbereichen nötig wäre. Gerade eine Parkzeitregulierung bietet sich für solche Gebiete an, weil die Fußgängerbereiche zum Einkaufsverkehr animieren. Dabei sind in verstärktem Maße Parkflächen für Fahrzeuge von Versehrten zu reservieren, um diesem Personenkreis den Zugang zu den Fußgängerbereichen im höchstmöglichen Maße zu erleichtern, die aufgrund ihrer Niveaugleichheit (keine Bordsteinkanten) z. B. beste Bewegungsmöglichkeiten für Rollstuhlfahrer bieten.

Gleiche Aufmerksamkeit verdienen auch die Verbindungswege zwischen den Parkplätzen und den Fußgängerbereichen. Sie müssen mehr als an-

dere auf das Sicherheitsbedürfnis der Fußgänger abgestimmt sein.

In Materialien der Bauakademie der DDR und des Zentralen Forschungsinstituts des Verkehrswesens der DD zum Thema Fußgängerbereiche wird dem Radverkehr stets ein gesonderte Abschnitt gewidmet. Dabei geht man einerseits von dem Grundsatz aus, daß Rad- und Fußgängerverkehr voneinander zu trennen sind, andererseits aber auch die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, Radwege auf gekennzeichneten Flächen durch die Fußgängerbereiche zu führen, soweit die Platzverhältnisse zulassen.

Aktuell wird diese Frage in der Maße, wie Fußgängerbereiche zu tatsächlichen Bereichen werden, die mehr umfassen als eine Straße. Damit werden dann Umfahrungen von Gebieten nötig, die zwar dem Kraftfahrzeug-, nicht aber dem Radverkehr zugemutet werden können.

Die Aussichten

Waren die Fußgängerbereiche Anfangs hauptsächlich umgestaltete Straßen, in die je nach den örtlichen Bedingungen auch Plätze einbezogen wurden, so sind daraus in den letzten Jahren schon mehr und mehr Gebiete um solche Kernstraßen herum entstanden. Diese Tendenz wird sich fortsetzen, was zu einer weiteren Steigerung der Lebensqualität in den Städten unseres Landes führen wird.

Axel Babel



Erfurt: Anger



Dresden: Prager Straße



Rostock: Kröpeliner Straße



Ohne Gurt

Durch ein Nichtanschnallen kann es zu schweren Verletzungen und außerdem zu zivil- und versicherungsrechtlichen Konsequenzen kommen. Wenn der Gurt ist nicht als modisches Beiwerk im Fahrzeug montiert.

Der Gurt ist nun mal das effektivste Sicherheitsrequisit im Kraftfahrzeug. Das ist wissenschaftlich – vor allem medizinisch – nachge- und auch noch praktisch bewiesen worden. Wer als Pkw-Insasse den vorhandenen Sicherheitsgurt nicht anlegt, riskiert Kopf und Krone. Darauf haben wir erneut im Heft 8/1984 („Der Griff zum Gurt“) nachdrücklich aufmerksam gemacht. Trotzdem gibt es eine ganze Anzahl von Fahrzeuginsassen, die sich nicht (mehr) anschnallen wollen. Die Ursachen dafür sind vielfältig und reichen von der leichtfertigen Unachtsamkeit bis zur bewußten Ignoranz. Doch wie auch immer: Wer sich nicht anschnallt, muß im Falle eines Unfalls mit bösen Folgen rechnen. Welche rechtlichen Konsequenzen sich durch den nicht angelegten Sicherheitsgurt ergeben können, darüber sprach Herbert Schadewald mit dem Stellvertretenden Vorsitzenden des 2. Zivilsenats des Obersten Gerichts der DDR, Dr. Günter Hildebrandt.

Können nichtangeschnallte Unfallopfer, sofern sie die Karambolage überleben, juristisch zur Verantwortung gezogen werden?

Die Beantwortung dieser Frage kann nicht in einem Satz erfolgen, weil darüber eine Reihe von tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen sind, die letztlich in ihrem konkreten Zusammenhang bewertet werden müssen. Klar ist aber, wer auf dafür vorgeschriebenen Sitzen keinen Sicherheitsgurt anlegt, verletzt die in Paragraph 8 Absatz 4 StVO festgesetzte Rechtspflicht.

Wichtig ist zu bemerken, daß es sich nicht um eine möglichen Bejahung der Mitverantwortlichkeit eines Geschädigten in der Regel nur um Gesundheits- und Personenschäden handeln kann, da in ihrer Vermeidung oder Verminderung der tiefere Inhalt der

Rechtspflicht zum Anlegen des Sicherheitsgurtes besteht. Das kann aber nur den Anteil am Gesundheits- oder Personenschaden betreffen, für den die Nichtanlegung des Sicherheitsgurtes ursächlich war. Auf Schäden am Kraftfahrzeug kann die Nichtanlegung des Sicherheitsgurtes keinen Einfluß haben.

Sie sprachen eben von der Mitverantwortlichkeit eines Geschädigten. Was ist darunter zu verstehen?

Bevor man etwas über eine Mitverantwortlichkeit des Geschädigten sagen kann, sind einige grundsätzliche Ausführungen über die Verantwortlichkeit des Kraftfahrzeughalters erforderlich.

Die Verantwortlichkeit des Kraftfahrzeughalters ist eine erweiterte Verantwortlichkeit. Das heißt, er haftet für Schäden, die beim Betrieb des Fahrzeuges entstehen, auch ohne Verschulden. So ist es in Paragraph 345 Absatz 1 ZGB festgelegt. Diese Regelung ist in der Praxis nicht allen Kraftfahrzeughaltern geläufig. Etliche gehen davon aus, daß dann, wenn die Volkspolizei kein Verschulden an einem Verkehrsunfall festgestellt hat, sie auch nicht zum Schadenersatz herangezogen werden können, oder sich am eigenen Schaden beteiligen müssen. Dabei wird übersehen, daß die Volkspolizei die ordnungsrechtliche Verantwortlichkeit eines Fahrzeugführers prüft und keine Aussagen über eine zivilrechtliche Verantwortlichkeit trifft. Es kann also auch den Fahrzeughalter eine Schadenersatzpflicht treffen, dessen Fahrzeug an einem Verkehrsunfall beteiligt war, ohne das er dabei selbst anwesend war oder den Fahrer dieses Fahrzeuges ein Verschulden trifft. Diese Verpflichtung ergibt sich aus der jeweiligen Betriebsgefahr des Fahrzeuges.

Die Betriebsgefahr ist jedoch nicht der einzige Faktor, der bei einer Scha-

denersatzverpflichtung zu beachten ist. Das Zivilgesetzbuch legt in Paragraph 345 Absatz 2 fest, daß außer dem Halter der Fahrer verantwortlich ist, wenn er den Schaden schuldhaft verursacht hat.

Gehen wir einmal davon aus, daß dem Fahrzeugführer ein Verschulden nicht zur Last fällt, dann bleibt die Haftung, das heißt, die Schadenersatzpflicht des Halters bestehen. Dieser kann sich unter Umständen befreien, wenn feststeht, daß der Schaden auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen ist, welches nicht auf einen Fehler in der Beschaffenheit der Sache oder ihrem technischen Versagen beruht. Neben dieser Verantwortlichkeit des Schädigers (Halter oder Fahrer) kann auch eine Mitverantwortlichkeit des Geschädigten bestehen.

Die hier skizzierten Grundsätze der Verantwortlichkeit von Halter und Fahrer haben in der Rechtsprechung des Obersten Gerichts ihre Konkretisierung erfahren.

Welches ist die gesetzliche Grundlage der Mitverantwortlichkeit?

Die gesetzliche Grundlage zur Prüfung und gegebenenfalls Bejahung einer Mitverantwortlichkeit eines bei einem Verkehrsunfall Geschädigten ist der Paragraph 341 ZGB. Danach ist die Verpflichtung zum Schadenersatz in dem Umfang ausgeschlossen, in dem der Geschädigte für den Schaden mitverantwortlich ist oder es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Bereits der Wortlaut der gesetzlichen Regelung fordert eine konkrete Untersuchung des Hergangs und des Ablaufs des jeweiligen Schadenereignisses, um eine Mitverantwortlichkeit festzustellen. Eine Mitverantwortlichkeit kann auch durch das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes ausgelöst werden.

Wovon hängt diese Mitverantwortlichkeit ab?

Die Bejahung einer Mitverantwortlichkeit des Geschädigten ist weitgehend davon abhängig, in welcher Eigenschaft er am Straßenverkehr teilgenommen hat. Damit ist gemeint, ob er Halter eines Pkw, Fahrer eines Pkw, Halter und Fahrer, Halter und Beifahrer oder lediglich Mitfahrer im Fahrzeug war. Die Feststellung dieser Eigenschaft ist deshalb wichtig, weil sich die jeweilige konkrete Verantwortlichkeit aus unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen mit differenzierten Rechtsfolgen ergibt. Diesen Komplex hatte ich bereits zum Beginn unseres Gespräches dargestellt.

Können Sie das noch einmal an einem Beispiel verdeutlichen?

Der Halter und Fahrer eines Wartburg gewährte einem Škoda die Vorfahrt nicht, so daß es zu einem Verkehrsunfall kam. Der Škodafahrer war nicht zugleich Halter dieses Fahrzeuges. Er hatte aber den Sicherheitsgurt angelegt, so daß er auch keine Gesundheitsschäden davontrug. Der Beifah-

rer im Škoda hatte den Sicherheitsgurt nicht angelegt und erlitt durch den Zusammenprall Verletzungen. Bei der Prüfung der Mitverantwortlichkeit des geschädigten Škodabeifahrers waren folgende Faktoren abzuwägen:

1. Die konkrete Betriebsgefahr des Wartburg – die vom Kraftfahrzeughalter zu vertreten ist,
2. das schuldhafte Handeln des Führers des Wartburg und
3. die unterlassene Anlegung des Sicherheitsgurtes durch den Mitfahrer im Škoda.

In diesem Fall – und in anderen Fällen dieser Art – kann eine Mitverantwortlichkeit des Mitfahrers und seine angemessene Beteiligung am erlittenen Gesundheitsschaden bejaht werden. Es kann jedoch auch Situationen geben, bei denen eine so hohe Betriebsgefahr des schuldhaft schädigenden Fahrzeuges – zum Beispiel eines Schwertransporters – vorhanden ist, so daß demgegenüber der nicht angelegte Sicherheitsgurt im geschädigten Fahrzeug – beispielsweise eines Pkw – bei der Bemessung der Höhe der Schadenersatzpflicht außer Betracht zu bleiben hat.

Sie sprechen häufig von der Betriebsgefahr. Was verbirgt sich dahinter?

Bei der Einschätzung der konkreten Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges sind außer seiner Größe auch noch das Eigengewicht oder ähnliche Faktoren zu berücksichtigen. Dazu gehören ebenso die Tageszeit, die Witterungsverhältnisse zum Zeitpunkt des Unfalls sowie die Fahrgeschwindigkeit.

Kann das Nichtanlegen des Gurtes den Verlust des Schadenersatzanspruches zur Folge haben?

Das wird dann der Fall sein, wenn an einem Verkehrsunfall zwei Fahrzeuge beteiligt sind, von denen die gleiche Betriebsgefahr ausgeht. Das wäre beispielsweise zwischen zwei Fahrzeugen gleichen Typs. Und außerdem müssen die Führer zugleich Halter sein, denen auch das gleiche Maß schuldhaften Handelns am Verkehrsunfall anzulasten ist. Der Unterschied besteht darin, daß ein Fahrer den Sicherheitsgurt nicht angelegt hat, und der eingetretene Gesundheitsschaden – beispielsweise Schnittwunden im Gesicht – maßgeblich auf diese Unterlassung zurückzuführen ist. Unter Beachtung der erläuterten Grundsätze über Gefährdungs- und Verschuldungshaftung hätte jeder der beiden Unfallobeteiligten dem anderen 50 Prozent des Gesamtschadens ersetzen müssen. Das trifft auch hier für die materiellen Schäden an den beteiligten Pkw zu. Hinsichtlich des Gesundheitsschadens aber, der durch die Nichtanlegung des Sicherheitsgurtes entstanden ist, hat der Geschädigte zumindest einen größeren Anteil selbst zu tragen.

WAS SAGT DIE VERSICHERUNG



Zu dem Komplex, welche versicherungsrechtlichen Konsequenzen das Nichtanlegen des Gurtes haben kann, haben wir den Justitiar der Hauptverwaltung der Staatlichen Versicherung der DDR um Auskunft. Hier seine Stellungnahme:

Die Staatliche Versicherung setzt sich mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln dafür ein, daß die Gurtanlegepflicht von allen Haltern, Fahrern und Mitfahrern in Kraftfahrzeugen zum Schutze ihres Lebens und ihrer Gesundheit sehr ernst genommen und eingehalten wird.

Kasko unberührt

Die vorsätzliche oder grobfahrlässige Verletzung der allgemeinen Schadenverhütungspflicht führt entsprechend Paragraph 255 ZGB und den in den Versicherungsbedingungen weiter konkretisierten Regelungen zur Kürzung der Versicherungsleistung im Schadenfall.

Wie schon von Dr. Günter Hildebrandt in dem Gespräch ausgeführt worden ist, kann die Nichtanlegung des Sicherheitsgurts auf Schäden am Kraftfahrzeug keinen Einfluß haben. Aus diesem Grund hat die Nichtanlegung des Sicherheitsgurts auch keine Auswirkungen auf die Versicherungsleistung aus der Kraftfahrzeug-Kaskoversicherung.

Eine wichtige, in Paragraph 255 ZGB genannte Voraussetzung für die Kürzung einer Versicherungsleistung wegen einer vorsätzlichen oder grobfahrlässigen Pflichtverletzung ist nämlich, daß die Pflichtverletzung für den Schaden oder die Erhöhung seines Umfangs ursächlich war. Da der Schaden am Kraftfahrzeug nicht in einem ursächlichen Zusammenhang mit der Verletzung der Gurtanlegepflicht besteht, kann die Kaskoversicherungsleistung auch nicht gekürzt werden.

Versicherung zahlt

Treten im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall schwere Gesundheits-

schädigungen bei den Pkw-Insassen ein, kann eine Verletzung der Gurtanlegepflicht dazu beigetragen haben. Hier ist also der ursächliche Zusammenhang zwischen Pflichtverletzung und eingetretenem Schaden bzw. der Erhöhung des Schadenumfangs meistens gegeben. Trotzdem werden Versicherungsleistungen aus Personenversicherungen wegen Verletzung der Gurtanlegepflicht nicht gekürzt. Die in Paragraph 255 ZGB festgelegten Rechtsfolgen für Pflichtverletzungen gelten nicht für Leistungen aus Lebens-, Unfall-, Kombinierten Personen- und Kombinierten Kinderversicherungen usw. werden unabhängig von Pflichtverletzungen und der eigenen fahrlässigen Herbeiführung des Unfallereignisses und seiner Folgen stets in vollem Umfang gezahlt. Das entspricht ihrem Sinn und ihrer Zielstellung. Die Personenversicherungen sollen die Bürger auch bei fahrlässigem Verhalten, bei für den Unfall und seine Folgen ursächlichen Pflichtverletzungen sicherstellen. Nur in wenigen Ausnahmefällen, bei besonders schweren Verstößen, zum Beispiel bei Unfällen im Zusammenhang mit vorsätzlichen Straftaten oder dem Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluß kann die Versicherungsleistung ganz versagt werden.

Befriedigen und abweisen

Negative finanzielle Folgen hat die Verletzung der Gurtanlegepflicht jedoch für den Geschädigten bei der Realisierung von Schadenersatzansprüchen gegenüber anderen am Verkehrsunfall Beteiligten. Auf Grund der für alle Kraftfahrzeuge als Haftpflichtversicherung bestehenden Haftpflichtversicherung – das gilt auch für die Halter von ausländischen Kraftfahrzeugen, die auf DDR-Straßen verkehren –, werden die gegen Kraftfahrzeughalter und -fahrer erhobenen Schadenersatzansprüche von der Staatlichen Versicherung nach den Bestimmungen des Zivilgesetzbuches geprüft, berechnete Schadenersatzansprüche befriedigt und rechtlich unbegründete Ansprüche abgewiesen.

Die rechtlichen Grundlagen für die Beurteilung der Verantwortlichkeit des Kraftfahrzeughalters und -fahrers ergeben sich insbesondere aus den Paragraphen 343 und 345 ZGB und die der Mitverantwortlichkeit darüber hinaus aus Paragraph 341 ZGB (siehe Erläuterungen im Interview mit Dr. Günter Hildebrandt).

Ansprüche

Die Schadenersatzansprüche der Halter, Fahrer, Mitfahrer und sonstigen Beteiligten an Verkehrsunfällen werden von der Staatlichen Versicherung

der DDR nahezu ausnahmslos außergerichtlich reguliert. Dabei wird auf der Grundlage der Angaben der Unfallbeteiligten, der verkehrspolizeilichen Feststellungen, der Aussagen von Zeugen und anderer Beweise stets geprüft, welche vom Kraftfahrzeug ausgehende Betriebsgefahr (nach den Grundsätzen der erweiterten Verantwortlichkeit entsprechend Paragraph 345 ZGB) sowie ob und gegebenenfalls welche Pflichtverletzungen der Beteiligten für das Zustandekommen des Unfallereignisses maßgebend waren. Daraus ergibt sich der Umfang der Verantwortlichkeit und der Mitverantwortlichkeit der Beteiligten für den eingetretenen Schaden bei allen durch den Unfall Betroffenen.

Ursachenprüfung

Eine möglichst umfassende Aufklärung des Sachverhalts ist also eine sehr wichtige Voraussetzung für eine richtige rechtliche Entscheidung. Bei der Prüfung der Mitverantwortlichkeit für das Entstehen des Unfalls werden die gleichen Grundsätze angewendet, wie bei der Prüfung der Verantwortlichkeit. Die Mitverantwortlichkeit des Halters eines Kraftfahrzeugs ergibt sich keineswegs nur aus den von ihm begangenen Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung oder anderen Rechtspflichtverletzungen, sondern schon aus der von ihm nach den Bestimmungen des Zivilgesetzbuches über die erweiterte Verantwortlichkeit zu vertretenden vom Kraftfahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr.

Die Verantwortlichkeit und Mitverantwortlichkeit wird für den gesamten Schaden jedes Beteiligten als Quote festgelegt, zum Beispiel drei Viertel zu ein Viertel oder 70 zu 30 usw. Dabei kann der Grad der Mitverantwortlichkeit für Halter, Fahrer und Mitfahrer des Kraftfahrzeugs völlig unterschiedlich sein. Es kommt darauf an, welche Verantwortlichkeit der einzelnen Beteiligte zu vertreten hat. Die Verantwortlichkeit aus der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs trifft nur den Halter. Daraus kann sich also keine Mitverantwortlichkeit für Fahrer und Mitfahrer des Kraftfahrzeugs ergeben. Letztere trifft eine Mitverantwortlichkeit nur dann, wenn sie durch Pflichtverletzungen zum Eintritt des Unfallereignisses beigetragen haben.

Medizinische Erkenntnisse

Unabhängig von einer Mitverantwortlichkeit am Entstehen des Unfallereignisses ist jedoch die Mitverantwortlichkeit für den größeren Umfang des eigenen Gesundheitsschadens durch das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes zu bewerten. Die Mitverantwortlichkeit für diesen Teil des Schadens ergibt sich auf der Grundlage der

rechtlichen Regelungen daraus, daß der Verursacher eines Verkehrsunfalls nicht auch für den Teil des Gesundheitsschadens voll verantwortlich gemacht werden kann, der durch die vom Geschädigten verletzte Gurtanlegepflicht eingetreten ist. Dies Teil der Mitverantwortlichkeit wird selbständig bewertet. Das allerdings unter Beachtung aller Begleitumstände für das Zustandekommen d Unfallereignisses selbst. Dies wird d Mitverantwortlichkeit aus dem Entstehen des Unfalls hinzugerechnet.

Allerdings ist die Feststellung des Umfangs der Mitverantwortlichkeit a der Verletzung der Gurtanlegepflicht oftmals schwieriger als die Ermittlung der Mitverantwortlichkeit am Entstehen des Unfalls. Dazu muß erwiesen werden, welche Gesundheitsschädigungen und in deren Folge welche materiellen Schäden durch das Nichtanlegen des Gurtes entstanden sind. Denn nur darauf kann sich die Mitverantwortlichkeit wegen Verletzung d Gurtanlegepflicht erstrecken. Hier helfen uns medizinische und technische Erkenntnisse und auch schon fahrungswissen.

Wie im Beitrag „Der Griff zum Gurt“ (Heft 8/1984) dargelegt wurde, gibt typische Verletzungen von ungeschulten Insassen, wie Quetschverletzungen im Brustbereich, Knie- u Beckenverletzungen sowie Schnurverletzungen im Gesicht und andere Kopfverletzungen. Aus diesen wissenschaftlichen Erkenntnissen und Erfahrungen kann vielfach schon mit einem hohen Grad von Gewißheit die Auswirkung des Nichtanschnalles auf den Gesundheitsschaden ermittelt werden.

Schaden ohne Gurt

Im Prinzip gelten also bei der Verletzung der Gurtanlegepflicht die gleichen Grundsätze und auch die gleichen Maßstäbe wie beim fehlenden Motorradschutzhelm.

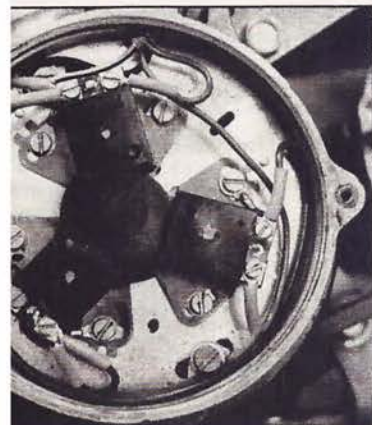
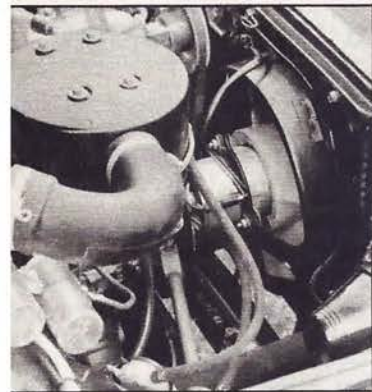
Soweit sich aus den Umständen d Unfallereignisses keine Besonderheiten ergeben, wird von der Staatlichen Versicherung der Teil der Mitverantwortlichkeit, der aus dem nichtangegangenen Gurt resultiert, mit mindestens ein Fünftel bis ein Viertel des bei Geschädigten eingetretenen materiellen Schadens bewertet. Wir gehen bei der Beurteilung solcher Pflichtverletzungen davon aus, daß die Gurtanlegepflicht nicht nur eine eigene Angelegenheit jedes Fahrers und Mitfahrers ist, nicht nur dem einzelnen die Verantwortung für sein Leben und seine Gesundheit schützt, sondern auch gesellschaftliche Verluste verhüten soll, die durch die medizinische Behandlung, Sozialsicherungsleistungen, Verluste d gesellschaftlichem Arbeitsvermögen usw. entstehen.

Dr. Harald Schmidt

IFA mobile-DDR" Ein Symbol für raftfahrzeuge, die ihren Ursprung in nserer Republik haben. Daß die eipziger Herbstmesse '84 am Vor- bend des 35. Jahrestages der DDR erade IFA-Exponate in den Mittel- unkt des Publikumsinteresses ückte, verwundert nicht. So waren ann auch Halle 11 und das angren- ende Freigelände im IFA-Fahnen- chmuck – Terrain der so mannig- altigen Nutzkraftfahrzeug-Pa- ette – ein ganz besonderer unziehungspunkt für die iesucher der Tech- ischen Messe.

Wir wollen mit ei- em Bildmosaik ver- uchen, einige der nteressantesten Neu- und Weiterentwicklungen orzustellen. Was MZ und iachsenring an Neuem zeig- en, ist auf den Seiten 14 bis 18 die- es Heftes nachzulesen. Wir be- chränken uns bei unseren Messe- otizen auf aktuelle Ergänzungen. uch „Technik international“ (Seiten 8 und 29) befaßt sich mit Fahrzeug- ypen und Trends, die auf der erbstmesse zur Debatte standen. raditionelle Aussteller fanden wir wieder an ihren angestammten Plät- en. Unmöglich, rückblickend alle Ex- onate zu würdigen. Wir mußten ine Auswahl treffen.

am Frontmittelteil mit dem >> ntegrierten Ziergitter ist er zu erken- en, der Wartburg '85. Aus Ruhla ommen die neuen – so AWE – „ka-



rosserieformgebundenen" Einbau- scheinwerfer. Effekt: modernisierte Buggestaltung, geringerer Luftwider- stand, Aufnahme des nunmehr vorn- liegenden Leichtmetall-Querstrom- kühlens (Autopal/CSSR) mit Elektrolüf- ter, weniger Walzstahlverbrauch. Weitere Neuerungen unter der Haube sind eine Start-Stopp-Anlage (mit Hand- schaltung; Druck auf Lenksäulenhebel- Stopp; erneuter Motorstart automa- tisch beim Kupplungstreten), die elektronische Batteriezündan- lage EBZA 2 s (wartungsfrei, ohne Verschleiß, Kraft- stoffeinsparung von 0,3l/100 km) und eine neue Tellerfe- derkupplung, die besser trennt, leich- ter zu bedienen ist und eine um 100 Prozent längere Lebensdauer hat, sofern Belag- verschleiß nicht vorzeitig durch rauhen Fahrstil die Nutzungsdauer be- grenzt.



Im Wartburg-Inneren gibt es eine kurze Mittelkonsole in Verbindung mit einer neuen Ablage. Heizung, Ge- bläse und Starterzug lassen sich dank dieser Änderung besser bedienen.

Zu den Neuerungen am Trabant wird neben Änderungen am Motor (Kolbenringabdichtung anstelle der Radialwellendichtringe für die Kurbel- welle, Kurbelwellenlager größerer Grenznutzungsdauer, masseredu- zierte Kolben) und bei der Kraftüber- tragung (Tellerkupplung T 160 – ver- schleißfester, größere Laufruhe bzw. Kupplungsscheibe mit Drehschwin- gungsdämpfer – weiches Einkup- peln, ruhigerer Lauf durch Schwin- gungsabbau am gesamten Triebwerk) auch ein ECE-gerechtes Zündanlaß- lenkschloß gehören (Bild unten).



Das Fahrzeug ist dann beim Abziehen des Zündschlüssels automatisch gesichert. Dank der Anlaßwiederhol-sperre kann nicht mehr unbeabsichtigt in den schon laufenden Motor gestartet werden. Zum Schloß gehört ein neuer griffgünstiger Zündschlüssel mit Gummikappe (siehe auch Seiten 14 und 15).

Verschwunden sind die Unterbrecher und die Kondensatoren im bisherigen Unterbrechergehäuse, das wohl nun auch einen neuen Namen verdient, wenn der Trabant '85 eine elektronische Batteriezündanlage bekommt – wie hier auf dem Foto schon zu sehen.



Sie arbeitet prinzipiell wie die künftige EBZA des Wartburg, ist also wartungsfrei. Weil kein mechanischer Verschleiß möglich ist, verstellt sich auch der Zündzeitpunkt nicht mehr, und der Motor läuft immer mit präziser Zündung. Das nimmt positiv Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit des kleinen Zweitakters.

So sieht sie endgültig aus, die Sitzbank der neuen kleinen MZ ETZ 125/150, die wir auf den Seiten 16/17 noch mit einer ersten Sitzbank-Variante zeigen. Auch der verchromte Haltebügel gehört zur Serienausstattung.



Am sprichwörtlichen Ball blieben die Konstrukteure des Caravan „Bastei CW 390“ und die des Intercamp „IC 440“. Sie sorgten dafür, daß die Wohnanhänger ihre Bugnase besser in den Fahrtwind stecken. Korpeltiert wurde die Ausstattung der Weferlinger „Aller 300“. Er bekam ein Seitenfenster über der Küche und ein nach allen Seiten kippbares Dachfenster (Bilder oben Mitte und rechts).

Aus der Nähe besehen sieht das Profil der neuen Zweiradreifen aus dem Reifenwerk Heidenau so aus:

Lastenanhänger einer neuen Generation: der HP 650.01 vom VEB Karosserianstandsetzung Halle, Werk 2 – Kaseriewerk Erfurt. Mit Einzelrad-Schwingenfederung (Schraubenfeder) verspricht der Neue ebenso gute Fahreigenschaften wie durch die Auf-laufbremse (Rückfahrautomatik). 2,28 m² groß ist die Ladefläche, 160 kg werden als Eigenmasse und 490 kg als Nutzmasse ausgewiesen. Ersatzrad und Deichselstütze mit Rad sind als Zubehör vorgesehen. Das Stützenrad kann per Kurbel ausgefahren werden.



Der K 36 von Pneumant – rechts die Dimension für die kleine MZ ETZ, als 3.25-16 (Hinterrad), links die Dimension für die Simson-Mokicks, nämlich 2.75-16 – macht einen rundum kувensicheren Eindruck.

Wußten Sie übrigens, daß unser Pneumant-Industrie Reifen in über 200 verschiedenen Dimensionen und mit mehr als 60 Profilarten herstellt?



„Blitz“-Modell mit 20er Rädern als Kinder-Steckfahrrad (Rahmen trennbar).

Trabant 601

NEUES IN SERIE

Verbunden mit der Steigerung der Produktion wird im VEB Sachsenring Automobilwerke Wetzkau an der weiteren Erhöhung des Gebrauchswertes aller Trabant-Typen gearbeitet. Wir stellen hier die Weiterentwicklungsmaßnahmen vor, die bereits wirksam sind. Dazu gehören:

Radantriebe mit Gleichlaufgelenkwellen für alle Typen,

Kraftstoffmomentanverbrauchsanzeige für alle Typen,

Gaspedal mit Druckpunkt für alle Typen,

Vergaser 28 H 1 - 1 für alle Typen,

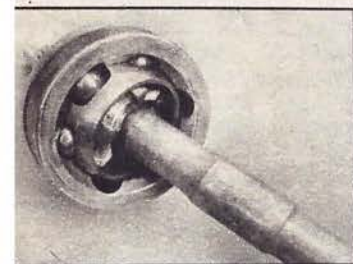
überarbeiteter Innenraum für alle Typen,

H 4 - Scheinwerfer für alle Typen,

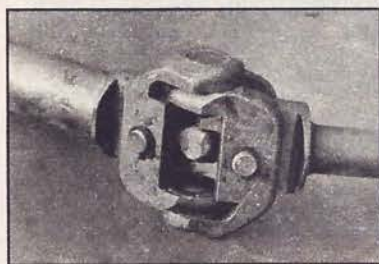
ausstellbare Seitenscheiben für Limousine S de luxe,

Halogenneblscheinwerfer für S de luxe.

Neuer Radantrieb mit Gleichlaufgelenkwelle



1 - Sechskugel-Außengelenk der neuen Gleichlaufwelle.

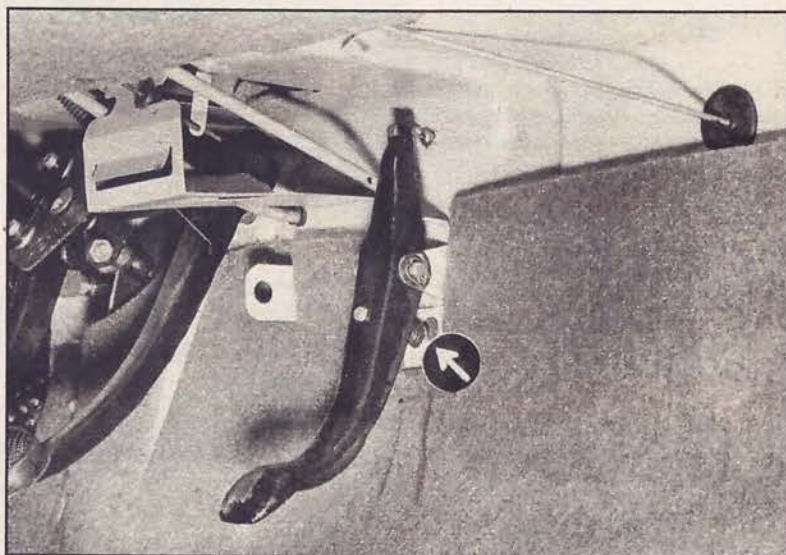


2 - Bisher eingesetztes Scharnier-Außengelenk zum Vergleich.

Bei der Errichtung des Gelenkwellenwerkes in Mosel stehen modernste Fertigungsanlagen für die Herstellung der Gleichlaufgelenkwellen zur Verfügung, denen langjährige Erfahrung der französischen Firma Citroën zugrunde liegen. Alle Typen des Trabant 601 werden seit Frühjahr 1984 mit den neuen Gleichlaufgelenkwellen ausgerüstet, die das Lenkverhalten in Kurven verbessern sowie Querschlingungen des Fahrzeugs und Vibrationen im Lenkrad vermeiden. Außerdem erreichen die neuen Radantriebe eine höhere Grenznutzungsleistung und sind leichter zu montieren. Das neue Außengelenk enthält bei der neuen Welle 6 Kugeln, die eine gleichmäßige Kraftübertragung von der Antriebswelle zum Achsschenkel gewährleisten, der das Vorderrad trägt. Bild 1 zeigt das Gleichlaufgelenk, Bild 2 den Vergleich das Scharniergelenk mit dem bisherigen Antriebswelle. Die neue Gleichlaufgelenkwelle hat auch ein verändertes Innengelenk in Tri-

pode-Ausführung. Drei Finger mit nadelgelagerten Rollen greifen hier in drei Nuten im Vorderachsenwellenrad des Getriebes ein. Bisher gab es an dieser Stelle ein Zweifinger-Gelenk mit Gleitsteinen. Der Achsschenkel der neuen Gelenkwelle ist nicht mehr als Konus ausgebildet, sondern hat ein Zahnwellenprofil, das die Montage erleichtert. Anstelle der bisherigen Vorderradlagerung mit je zwei Rillenkugellagern wurde ein zweireihiges Radial-Schräggkugellager mit geteiltem Innenring eingesetzt. Das Radlager und die Gelenke sind lebensdauer geschmiert, womit sich die Wartung auf die Kontrolle der Manschetten auf Dichtheit beschränkt. Die Gesamtnutzungsdauer beträgt beim Außengelenk 220 000 km, für die Radlagerung wurden 140 000 km ermittelt. Eine ausführliche Beschreibung der neuen Gleichlaufgelenkwelle mit Montage- und Montagehinweisen veröffentlichen wir demnächst.

Gaspedal mit Druckpunkt

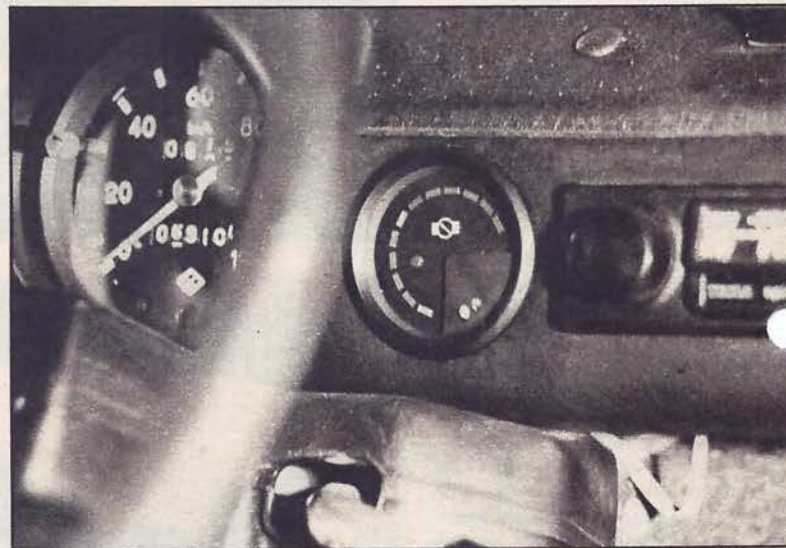


3 - Druckpunkt am Gaspedal, der erhöhten Kraftstoffverbrauch signalisiert.

Das Gaspedal wurde mit einem gefederten Bolzen versehen, der das Bodenblech erreicht, wenn die Drosselklappe des Vergasers etwa um 35° geöffnet ist (Bild 3). Auf dem weiteren Pedalweg bis Vollgas läßt sich das Pedal spürbar schwerer bewegen, weil zusätzlich zu den Kräften der Rückstellfedern noch die Federkraft des

Druckbolzens zu überwinden ist. Bleibt man beim Durchtreten des Gaspedals unterhalb des Druckpunktes, fährt man bei Geschwindigkeiten bis 80 km/h sparsamer. Das Gaspedal mit Druckpunkt wird auch für die Nachrüstung angeboten, weitere Informationen und Einbauhinweise folgen.

Verbrauchskontrolle



4 - Mit farbigen Leuchtdioden zeigt das Gerät an, ob sparsam oder mit überhöhtem Verbrauch gefahren wird.

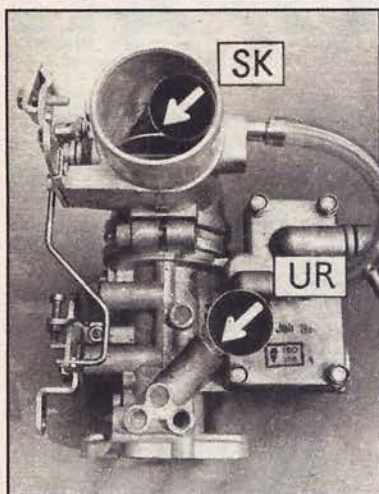
Auf einem Rundinstrument wird durch farbige Felder (Lumineszenzdioden-LED) der Momentanverbrauch angezeigt. Dabei können folgende Farben aufleuchten:

- grün - ökonomische Fahrweise,
- gelb - Übergang zu hohem Verbrauch,
- rot - zu hoher Verbrauch.

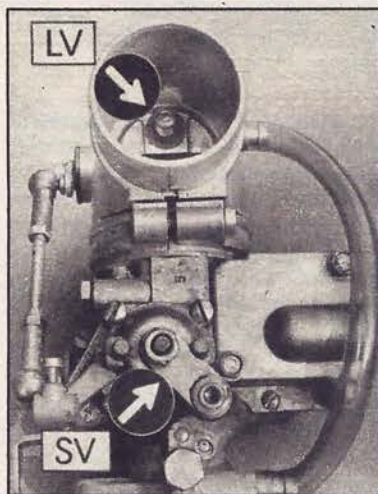
Die Anlage besteht aus einem Impulsgeber, der zwischen Tank und Vergaser in die Kraftstoffleitung eingebaut ist. Im Geber befindet sich ein Flügel-

rad, das vom durchfließenden Kraftstoff gedreht und optoelektronisch abgetastet wird. Die dabei entstehende Impulsfrequenz verhält sich proportional zur Durchflußmenge und stellt eine weitgehend lineare Meßgröße für den Momentanverbrauch dar. Im Anzeigegerät für die Variante S de luxe befindet sich eine zusätzliche Leuchtdiode, die das Erreichen der Kraftstoffreserve signalisiert. Bild 4 zeigt die Kraftstoffmomentanverbrauchsanzeige (KMVA) im Armaturenbrett zwischen Tachometer und Radio.

Vergaser 28 H 1-1



5 - Neuer Vergaser 28 H 1-1 mit Starterklappe (SK), Umgemischregulierung (UR) und Vollastanreicherung (im Bild nicht sichtbar).



6 - Bisher eingesetzter Vergaser 28 HB 4-1 mit Startvergaser (SV) und Luftsteuerventil (LV).

Seit Juli 1984 werden alle Trabant-Typen mit dem neu entwickelten Horizontalstromvergaser 28 H 1-1 vom VEB Berliner Vergaser- und Filterwerke ausgerüstet. Der neue Vergaser hat die gleichen Anschlußmaße am Flansch und die gleiche Ansaugbohrung von 28 mm, aber er unterscheidet sich im gesamten Aufbau grundsätzlich von allen bisherigen Trabantvergäsern.

Die bisherigen Vergasertypen der Reihe 28 HB hatten nur ein Hauptdüsen-system, das vom Teillast- bis zum Vollastbereich das Gemisch aufbereitete. Damit war man in der Einstellung stets zu einem Kompromiß gezwungen, der einen störungsfreien Vollastbetrieb sicherte, aber nicht die im Teillastbereich angestrebten mageren Gemische lieferte. Bei der letzten Ausführung, beim Typ 28 HB 4-1 wurde versucht, die nachteiligen Einflüsse mit mechanisch gesteuerter Zusatzluft kompensieren. Beim neuen Vergaser 28 H 1-1 versorgt die Hauptdüse nur noch den Teillastbereich und kann ihm optimal angepaßt werden. Bei größeren Drosselklappenöffnungswinkeln (ab 35°) schaltet ein Ventil eine Zusatzdüse zur Hauptdüse dazu, die für die erforderliche Anreicherung bei Vollast sorgt.

Alle bisherigen Vergaser hatten ein Leerlaufsystem, bei dem der größte Teil der Leerlaufuft an der um einen Spalt geöffneten Drosselklappe einströmte. Das Spaltmaß bestimmte die Leerlaufdrehzahl, die mit der Drosselklappenanschlagschraube eingestellt wurde. Beim neuen Vergaser schließt die Drosselklappe im Leerlauf vollständig, während die Leerlaufuft

durch einen Umgehungskanal strömt, in dem die Mischung mit dem Leerlaufkraftstoff stattfindet. Die Leerlaufdrehzahl wird hier mit einer Regulierschraube eingestellt, die den Durchlaßquerschnitt im sogenannten Umgemischkanal verändert. Zur Einregulierung der CO-Werte innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen dient eine Leerlaufgemischschraube, die nach der abgasgerechten Einstellung mit einem Plaststopfen plombiert wird.

Alle bisherigen Vergaser hatten einen parallel zum Hauptvergaser angeordneten Startvergaser, der ein zusätzliches, kraftstoffreiches Gemisch lieferte. So lange er eingeschaltet blieb, erhöhte er beträchtlich den Kraftstoffverbrauch. Der neue Vergaser hat dagegen eine Starterklappe im Ansaugkrümmer, die die Luftzufuhr sperrt, womit das vom Hauptvergaser (Leerlauf- und Hauptdüsen-system) angesaugte Gemisch kraftstoffreicher ausfällt. Springt der Motor an und erreicht mittlere und höhere Drehzahlen, öffnet der Unterdruck die federbelastete Starterklappe, auch wenn der Chokezug nicht gleich zurückgeschoben wird. Deshalb ist ihr Einfluß auf den Kraftstoffverbrauch wesentlich geringer.

Bild 5 zeigt den neuen Vergaser 28 H 1-1, Bild 6 zum Vergleich die letzte Ausführung der alten Typenreihe 28 HB 4-1 mit Luftsteuerventil. Über den Aufbau und die Funktion der einzelnen Systeme des neuen Vergasers, über die Wartung und Einstellung sowie über die Nachrüstung älterer Fahrzeuge wird noch berichtet.

Überarbeiteter Innenraum

Im Innenraum des Trabants wurden die Innenverkleidung, Sitzbezüge, Nadelvlies- bzw. Zusatzteppiche und die Ablage in Brauntönen farblich aufeinander abgestimmt. In allen Fahrzeug-

varianten kommen Nadelvlies-teile in der Farbe braun-melange zum Einsatz. Die Typen S de luxe bzw. mit Finishpaket erhalten Zusatzteppiche in den Farben cognac bzw. braun. Alle

Fahrzeugvarianten erhalten außerdem zweifarbige Sonnenblenden. Im einzelnen ergeben sich folgende Kombinationen:

- Standard: Polsterstoff ockerbraun-schwarz; Tür, Türtasche Fondoberteil beige (PVC-Folie)
- Sonderwunsch: Polsterstoff ocker-

braun-schwarz; Türborteil dunkelbraun, Unterteil, Türtasche und Fondoberteil beige (PVC-Folie).

■ S de luxe und Finishpaket: Polsterstoff Ruben-Rekord, cognac; Kunstleder, kork; Türtasche PVC-Folie, dunkelbraun.

Halogenscheinwerfer

Mit Einbau der 12 V-Anlage war es möglich, alle Varianten mit Halogen-Hauptscheinwerfern, bestückt mit H4-Lampen, auszurüsten (Bild 7). Dabei verbessert sich die Leistung von 40/45 W auf 55/60 W beträchtlich. Mit einem Hebel am Scheinwerfereinsatz, ähnlich wie beim Wartburg, läßt sich die Reflektorstellung der Belastung des Fahrzeugs anpassen. Bei „hoch“ eingestellten Reflektoren leuchtet eine Anzeigelampe im Tachometer.

7 - Die Reflektoren der Halogen-Hauptscheinwerfer (H 4 - Lampen) sind in der Höhe verstellbar.



Nebelscheinwerfer

Der Typ S de luxe wird zusätzlich mit Halogen-Nebelscheinwerfern ausgestattet, deren breitstrahlende Lichtbänder die Sichtverhältnisse im Nebel verbessern und durch Ausleuchtung der Fahrbahnränder die Orientierung erleichtern. Die Leistungsaufnahme pro Zusatzscheinwerfer beträgt 55 W. Ihre Inbetriebnahme ist mit eingeschaltetem Stand-, Abblend- oder Fernlicht möglich. Die Befestigung der Nebelscheinwerfer erfolgt werkseitig grundsätzlich am Kühlerschürzenmittelteil (Bild 8).

8 - Die jetzt zur Ausstattung des S de luxe gehörenden Nebelscheinwerfer sind am Frontblech angeschraubt.



Ausstellbare Seitenscheiben

Die Limousine S de luxe wird mit ausstellbaren hinteren Scheiben versehen, die die zugfreie Entlüftung des Fahrgastraumes erheblich verbessern. Unter ihrem Einfluß nimmt auch die Wirkung der Heizung zu. Die ausstellbare Scheibe ist mit zwei Federstahlbändern an der Mittelsäule befestigt. Ihre Öffnungsweite beträgt 40 mm (Bild 9). Betätigt wird sie durch einen Kniehebelverschluss mit spürbarer Einrastung. Ein mikroporöses Gummiprofil mit Kantenschutz gewährleistet die Abdichtung.

9 - Die hinteren Seitenscheiben des S de luxe lassen sich um 40 mm ausstellen.

Jürgen Schiebert, Zwickau



SCHÖNE AUS ZSCHOPAU

Zur Leipziger Herbstmesse zeigte sie sich zum ersten Male unter Scheinwerferlicht: die neue kleine MZ

Die Serienfertigung der ETZ 250 lief, häuften sich im Motorradwerk Zschopau die Anfragen: Wann kommt die neue MZ der Hubraumklasse 125/150? Diese Frage ist nun beantwortet

52 liefen die ersten ES 125/150 vom Band. Natürlich werden die kleinen Z-Motorräder heute nicht mehr so produziert, wie sie zu Beginn der 60er Jahre in Serie gegangen waren. Es gab zahlreiche Veränderungen. Erinnern wir uns:

34 Breitrippenzylinder und Vergaser mit Starteinrichtung

39 Leistungssteigerung auf 7,35 kW (125 cm³) bzw. 8,45 kW (150 cm³) und Serieneinführung der ersten Teleskopgabelvariante ETS 125/150

73 TS 125/150 – ein neuer Typ mit Teleskopgabel geht in Serie

77 Der Kurbeltrieb wird entscheidend verbessert; die kleinen Typen erhalten die Teleskopgabel der TS 250/1. Das Mischungsverhältnis 50:1 wird auch für die kleine MZ möglich.

Zwischen 1960 und bis heute gab es außerdem viele Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung und zur Geräuschwerterhöhung. Aber MZ wollte mehr. Dieses Mehr ließ sich nicht aus den 60er Jahren stammenden Konzeption des Rahmens und mit der noch älteren Konzeption des Motors nicht verwirklichen. Deshalb gab es parallel zur Entwicklung der Z 250 im Werk auch entsprechende Vorstellungen für die kleine Motorreihe. MZ konnte jedoch nicht es gleichzeitig lösen. Die ETZ 250 kam den Vorzug.

Die neue kleine MZ ist es soweit. Die neue kleine MZ ist da. Im Laufe des Jahres 1985 wird sie im VEB Motorradwerk Zschopau in Serie gehen.

Was ist das für ein Fahrzeug? Grob gesagt die kleine Schwester der Z 250. Aber – und das kann nicht anders sein – sie unterscheidet sich deutlich in technischen Details wie in der Gestaltung vom großen Vorbild. Ihre Konturen formte ein prominenter Designer, Dipl.-Formgestalter Gert H. Es ging nicht um das Kopieren technischer Modelinien, sondern um die Fortführung von MZ-Traditionen in der Gestaltung, die davon geprägt wurden, nie alle Modetrends mitzuhalten.

Eine Scheibe abgeschnitten

Und was verbirgt sich hinter der neuen Linie? Da ist zunächst das Fahrgestell: Der inzwischen bewährte Rechteck-Profilrahmen der ETZ 250 wurde übernommen, den Bedingungen eines Motorrades mit maximal 150 cm³ jedoch angepaßt (geringere Materialdicken). Außerdem wurde der Rahmen etwas gekürzt, und als Hinterradschwinge kommt die der MZ TS 250/1 – für den Einbau in die ETZ 125/150 entsprechend geändert – zum Einsatz.

Für die Kleine wurde auch die bewährte Teleskopgabel der ETZ 250 gewählt. Ihre Druckfedern sind lediglich der geringeren Gesamtmasse der kleinen ETZ angepaßt worden.

Neu ist die Gestaltung von Tank, Seitenverkleidung und Sitzbank sowie der Beschriftungselemente.

Selbstverständlich wird die kleine ETZ vorn serienmäßig mit der MZ-Scheibenbremse ausgerüstet – ein ganz besonderer Beitrag zur Verkehrssicherheit, zumal die Scheibenbremse in ihren Dimensionen unverändert von der großen ETZ übernommen wurde. (Für Sonderfälle kann die ETZ 125/150 vorn wahlweise auch mit einer Trommelbremse von 150 mm Durchmesser ausgerüstet werden. Diese Bremse verfügt – wie auch die weiterentwickelte Hinterradbremse – über eingegossene Grauguß-Bremsringe und ist damit wirksamer als die bisherige.) Bei der Betätigung der Hinterradbremse wurde der Schritt vom Seilzug zum Gestänge vollzogen. Das macht die Bremse noch sicherer.

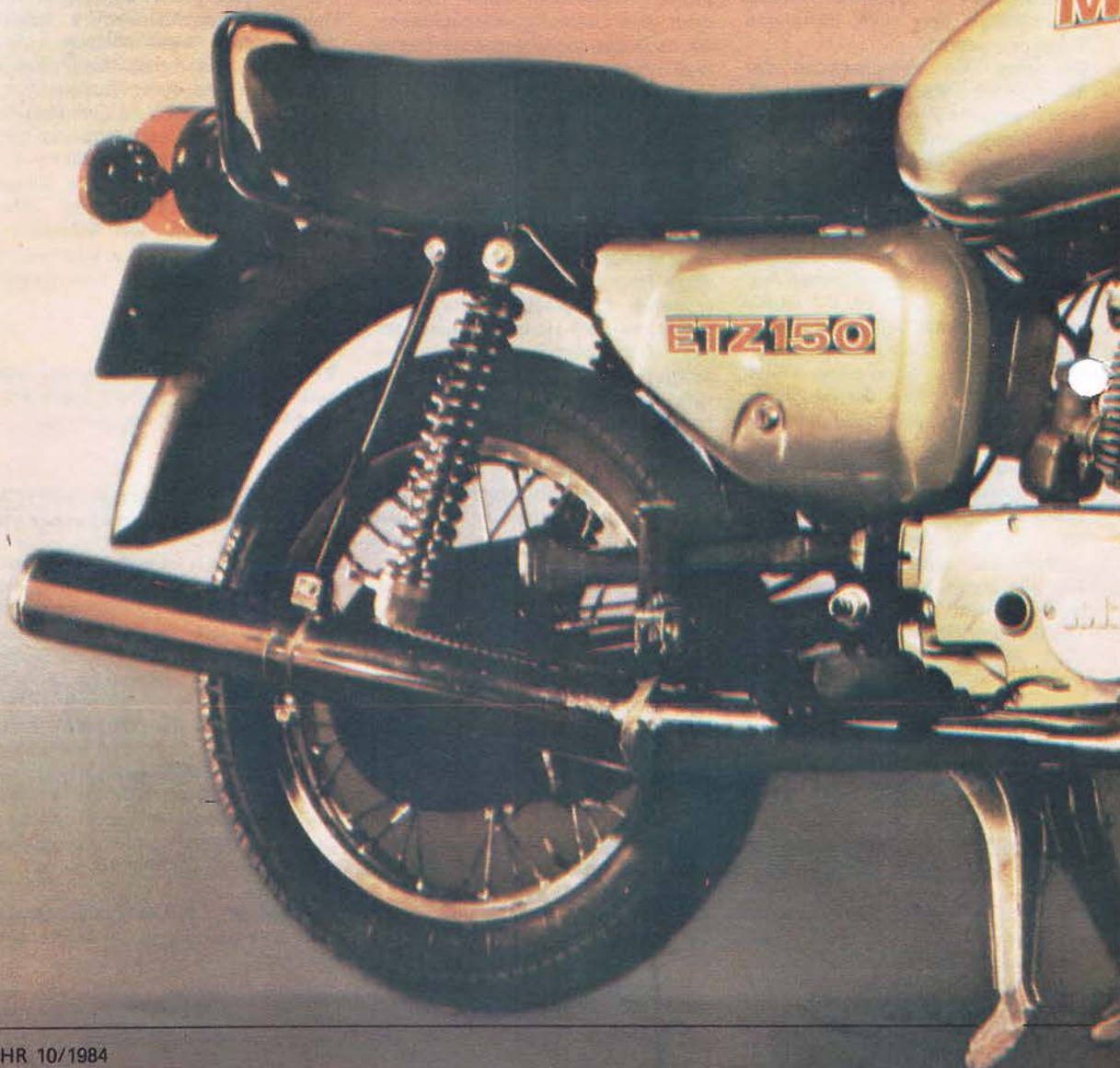
Reifen mit Pfiff

Die bewährte wartungsfreie Lagerung der Hinterradschwinge wurde beibehalten. Außer der seit Jahren üblichen

Verstellung der MZ-Federbeine verfügt die ETZ 125/150 jedoch erstmals über eine weitere Verstellmöglichkeit. Die Federbeine können durch wahlweises Anschrauben am vorderen oder hinteren Befestigungspunkt auf generell niedrige oder höhere Belastung eingerichtet werden. Es gibt also jetzt im Prinzip vier mögliche Belastungsstufen. Fürs Hinterrad der

kleinen ETZ wählte MZ zwecks Masseverringering, Herabsetzung der Sitzhöhe

und Verbesserung der Straßensituation einen Reifen der Dimension 3,25 x 16. Und das ist nicht irgendein Reifen! Diese Neuentwicklung mit dem Profil K 36 ist ohne Zweifel ein wesent-



licher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Vorn wird der von der ETZ 250 übernommene Reifen (2,75 x 18) gefahren. Der Hinterradantrieb stammt von der TS 125/150 (verstärkte Sekundärkette 12,7 x 7,75 mit 126 Rollen). Die stabilere Kette sorgt für einen hohen Gewinn an Verkehrs- und Betriebssicherheit. Die Kettenabdeckung stammt übrigens ebenfalls von der ETZ 250.

Neu und ein Beitrag zur Verringerung des Wartungsaufwandes sind die Ketten-schutzschläuche. Sie müssen vorn nicht mehr über Ausleger des Motorgehäuses geschoben werden, sondern

lassen sich zwischen Motorengä-häse und Lichtmaschinendeckel mühelos einlegen. Der Ab- bzw. Anbau des Lichtmaschinendeckels wird damit geradezu zum Kinderspiel.

Die Sitzbank ist großzügig gepolstert und mit Kunstleder bezogen. Ein kräftiger Bügel hinter der Sitzbank sorgt für den notwendigen Halt des Mitfahrers und hat auf der linken Seite des Motorrads eine Verlängerung in Form eines Griffes zum leichteren Aufbocken des Motorrads.

Alles neu beim Motor

Der Kraftstoffbehälter wird (wie bei der ETZ 250) schwingungsfrei befestigt. Neugestaltet sind auch die Firmen-Abzeichen, die aus Metall bestehen und in Vertiefungen des Kraftstoffbehälters geklebt werden. Im Vergleich zur ETZ 250 wurde das Fahrzeug durch den Übergang auf eine rechte Seitenverkleidung aus Blech leichter. Unter dieser Verkleidung werden wie bei der ETZ 250 die Batterie und das Werkzeug

Gerippte Sitzbank und verchromter Haltebügel werden Serienausstattung. Dieses Foto entstand noch in der Entwicklungszeit.

TECHNISCHE DATEN

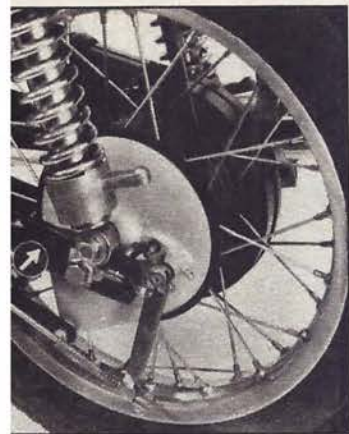
Motortyp	EM 125	EM 150.2	EM 150.1
Max. Leistung	7,5kW bei 5800... 6000U/min	9,0kW bei 5800... 6000U/min	10,5kW bei 6200... 6500U/min
Max. Drehmoment	12,3Nm bei 5000... 5500U/min	15Nm bei 5000... 5500U/min	15,8NM bei 5800... 6200U/min
Hubraum	123cm ³	143cm ³	143cm ³
Verdichtungsverhältnis	alle Motoren 10 : 1		
Mischungsverhältnis Kraftstoff-Öl	alle Motoren 50 : 1		
Vergaser	22 N 2-2	24 N 2-2	24 N 2-3
Zündkerze	alle Typen ZM 14-260		
Höchstgeschwindigkeit	100km/h	105km/h	110km/h
Bereifung vorn	alle Typen 2,75 - 18		
hinten	alle Typen 3,25 - 16		
Bremsen vorn	MZ-Festsattel-Scheibenbremse oder Trommelbremse		
hinten	Trommelbremse Ø 150mm		
Leermasse (fahrfertig)	118 ... 122kg		
Zulässige Gesamtmasse	alle Typen 190kg		
Füllmenge des Kraftstoffbehälters	etwa 13l		
Elektrische Anlage	Nennspannung 12V, Drehstromlichtmaschine 14V 15A, Batterie 12V 5Ah		

einschließlich der Ersatzpackung Glühlampen untergebracht. Die sauganlage entspricht bis auf die Bore Form der Ausführung für ETZ 250.

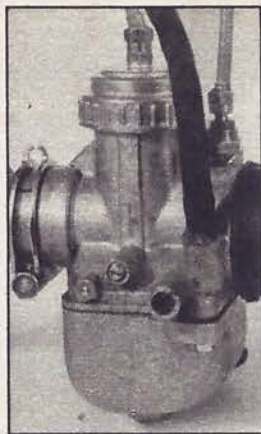
Am Motor gibt es die meisten Änderungen. Man kann sagen, es ist neuer Motor. Wie schon aus den technischen Daten ersichtlich, sind zwei Leistungsstufen des 150-cm³-Motors zur Fertigung vorgesehen: der Motor mit 9 kW und das Triebwerk einer Leistung von reichlich 10,5 kW. Die Zylinder beider Typen sind entsprechend ihrer höheren Leistung mit neuen Kanalabmessungen versehen und haben zur erforderlichen Kühlung neue größere Kühlflächen. Es wird ein scheibenförmiger Zylinderdeckel mit angegossener Motorbefestigung verwendet. Zur Dämpfung der Kühlrippenschwingung werden zwischen die Kühlrippen von Zylinder und Zylinderdeckel vier Gummikörper eingedrückt.

Kupplung mit Tellerfeder

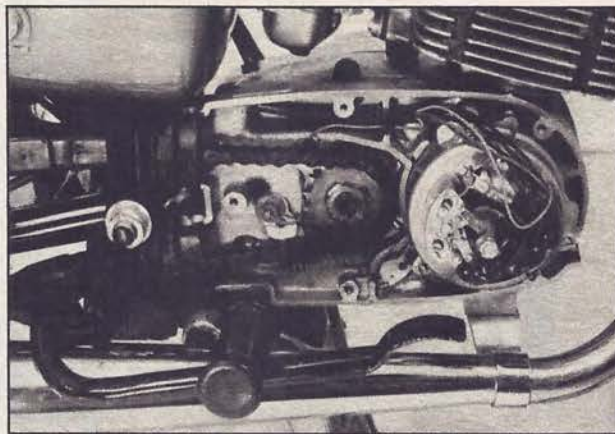
Bewährtes wurde auch für die ETZ 125/150 übernommen. Dazu gehört der Primärtrieb über Duplikette. Geändert haben sich lediglich Kettenlänge und Übersetzungsverhältnis und der Grundaufbau der Kupplung. Die Kupplung hat die bisherige Kupplungsbetätigung, ist aber an der Kupplungsschnecke dauer-schmiert. Es wird auch die gleiche Anzahl von Kupplungslamellen verwendet; die Reibscheiben haben zur besseren Ölverdrängung aber Quer-ten. Das und vor allem der Einsatz neuer neuentwickelten Tellerfeder (



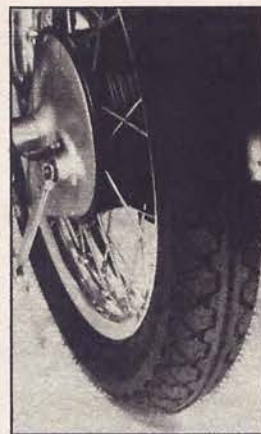
Stützung der Hinterradbremse mit
Stange und außenliegendem
Hebel. Erkennbar ist auch die
alternative Befestigungsmöglich-
keit des Federbeins (Pfeil).



Der neue Vergaser mit
Schieberanschlag-
schraube (Mitte) und
abgasgerecht eingestellter
Leerlauf-Luftschaube.



So liegen die neuen Kettenschutz-
schläuche im Motorengehäuse. Es ist jetzt viel einfacher, den
Gehäusedeckel ab- und anzubauen (Kettenkontrolle, Zündein-
stellung). Erkennbar auch die Drehstromlichtmaschine, der Schal-
ter für die Leerganganzeige und die Dämpfergummis am Zylinder.



Das neue Reifenprofil
K 36 sorgt für größere
Fahrtsicherheit unter
allen Witterungsbe-
dingungen (Nässe!)

le der bisherigen sechs Druckfe-
n), sichert, daß die größeren An-
triebsmomente – bei geringerer Betä-
tigungskraft am Handhebel – sicher
das Getriebe übertragen werden.

ETZ 125/150 in Luxusausführung
mit einem weiterentwickelten
mechanischen Drehzahl-
senserantrieb versehen.
Der Antrieb erfolgt jetzt
über die Pleuellwelle
des Pleuellnippels und
nicht über eine Pleuellwelle und
eine Pleuellnippelwelle auf
dem Pleuellnippel links ange-
brachten Drehzahlmesser.

der höheren Leistung bei ökonomi-
schem Betrieb der Motorräder.
Am Getriebe gibt es außerdem sehr
viele neue technische Lösungen. Die
Leerganganzeige ist über die Schalt-
walze mit dem vom großen Motor be-
kannten Leergangkontakt schaltbar.

Auch bei der kleinen MZ
werden nun Schwingungen
des Motors dank seiner
elastischen Lagerung weit-
gehend vom Fahrer fernge-
halten. Zum Einsatz
kommen die bereits

an den gro-
ßen Typen
bewährten
Bauelemente.

Drehstrom und 12 Volt

Mit Serienanlauf der ETZ 125/150
werden alle MZ-Serienmotorräder
über das bei der ETZ 250 bewährte
12-V-Bordnetz verfügen. Nur die Bat-
terie wurde zugunsten der Fahrzeug-
masse durch die neuentwickelte Bat-
terie 12 V/5 Ah aus der DDR-Produk-
tion ersetzt. Wie die inzwischen mit
der ETZ 250 gewonnenen Erfahrun-
gen zeigen, reicht diese Batteriekapa-
zität völlig aus. Das gilt auch, wenn
die ETZ 125/150 mit H-4-Scheinwer-
fer und den nach der StVZO zuläs-
sigen Zusatzverbrauchern ausgerüstet
werden sollte. (Ihre Leistungsauf-
nahme einschließlich der der serien-
mäßigen Ausrüstung darf natürlich
die maximale Lichtmaschinenleistung
nicht überschreiten.)

Aus den Erfahrungen in der Produk-
tion und beim Fahrbetrieb der
ETZ 250 entstand eine verbesserte

Halterung für die hinteren Leuchten
und das polizeiliche Kennzeichen.
Der Verkehrssicherheit dienlich
der bisher schon an der Scheiben-
bremse verwendete Bremslichtschal-
ter. Er kann auch bei der Ausführung
mit Trommelbremse eingesetzt wer-
den und sitzt dann also ebenfalls ver-
schmutzungssicher am Handhebel.
Noch gehen einige Monate ins Land,
bevor die ETZ 125/150 in Serie ge-
baut wird und zum Angebot der IFA-
Vertriebe zählt. Bis zu diesem Zeit-
punkt werden weitere Informationen
über die neue Kleine aus Zschopau
folgen, sowie Hinweise über Ausfüh-
rungsarten und mögliches Zubehör.
Sicher tauchen auch Fragen zur Ver-
wendung von Baugruppen des neuen
Motorrades für Vorgängertypen auf.
MZ wird dazu noch Stellung nehmen,
und sicher ist im kommenden Jahr in
dieser Zeitschrift auch ein Testbericht
über die ETZ 125/150 zu lesen ...

K.-H. Müller

5 Gänge zur Wahl

Das Getriebe verfügt
über 5 Gänge. Die
Stufenabstufung
dem Charak-
ter der neuen
Motoren optimal
angepaßt. Sie
ermöglicht die
volle Ausnutzung



Fotos: MZ

Muß ich, soll ich, brauch' ich nicht?

Die Fußgängerüberwege dienen dem sicheren Überqueren der Fahrbahn durch Fußgänger. Deshalb richten sich die Forderungen nach Rücksichtnahme hauptsächlich an die Fahrzeugführer. So der Absatz 1 des § 14, StVO. In den weiteren Absätzen wird bestimmt, wie sich die Fahrzeugführer konkret zu verhalten haben. Dabei geht es darum, daß so an den Fußgängerüberweg herangefahren wird, daß angehalten werden kann, wenn sich Fußgänger auf ihm befinden, die bei der Weiterfahrt behindert oder gefährdet werden könnten. Die Fahrt darf fortgesetzt werden, wenn ausreichende Sicht auf den Fußgängerüberweg besteht und die Fußgänger nicht gefährdet werden.

Aber auch an die Fußgänger werden Forderungen gestellt. Im § 35, Absatz 3 StVO heißt es, daß beim Benutzen von Fußgängerüberwegen die Fahrer aufmerksam und ohne Verzögerung zu überqueren ist; Fahrzeuge, die nach dem Anhalten wieder anfahren, sind vorbeifahren zu lassen. Soweit die Theorie. Wie sieht nun die Praxis aus?

Fußgängerüberwege bilden keine Unfall Schwerpunkte. Trotzdem machen es sich die Fußgänger und Fahrzeugführer gegenseitig oft schwerer als es nötig ist. Ursache dafür scheinen zwei recht weit verbreitete Auffassungen zu sein.

Da meinen zum einen viele Fußgänger, sie hätten ein Recht, unter allen Umständen und ohne Rücksichtnahme auf den fließenden Verkehr die Fahrbahn überqueren zu können. Ausdruck dafür ist das Betreten der Fahrbahn vor einem einzelnen Fahrzeug oder den letzten Fahrzeugen einer Kolonne, deren Ende schon nahe ist. Damit werden Fahrzeugführer zum Anhalten gezwungen, obwohl Sekunden später die Fahrbahn frei gewesen wäre und keiner hätte anhalten brauchen.

Zum anderen gehen manche Fahrzeugführer davon aus, schon anhalten zu müssen, wenn sie einen Fußgänger bloß „riechen“. Sie zwingen den Hinter- und/oder Nebenmann dann ebenfalls zum Anhalten.

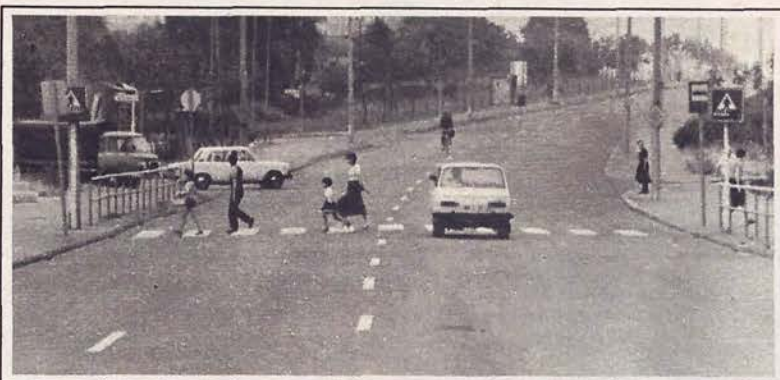
Wie in allen anderen Verkehrssituationen gibt es auch hier keine Rechte. Ein richtiges Verhalten aller kann sich nur aus der Erfüllung von Pflichten ergeben. Es liegt in der Praxis zwischen den beiden Extremen. So darf von den Fußgängern erwartet werden, daß sie Rücksicht auf den fließenden Verkehr nehmen. Ausdruck dafür ist z. B. ein kurzes Verharren vor dem Überweg, um ein einzelnes Fahrzeug oder das Ende einer Kolonne passieren zu lassen.

Mehrere Fußgänger sollten nicht „kleckerweise“ die Fahrbahn überqueren, sondern nach Möglichkeit zusammen, damit die Anhaltetvorgänge für die Fahrzeuge gering bleiben.

Zum Verhalten an Fußgängerüberwegen



In solchen Situationen ist anzuhaltend, da Fußgänger den Überweg betreten haben.



Wenn Fußgänger die erste Fahrbahnhälfte verlassen haben, kann hinter ihren Rücken weitergefahren werden.



Der Trabant kann weiterfahren, weil er die Fußgänger auf dem Überweg nicht gefährdet.



Solchen Fahrzeugen sollten die Fußgänger das Fahren ohne Anhalten ermöglichen.

Haben Fahrzeuge schon längere Zeit am Überweg angehalten, sollten Fußgänger durch Stehenbleiben auf dem Fußweg ein Wiederanfahren der Fahrzeuge ermöglichen.

Bei nicht enden wollendem Kolonnenverkehr halten rücksichtsvolle Fahrzeugführer dagegen von sich aus lassen sich nicht erst durch mitunter waghalsige Manöver von Fußgängern dazu „zwingen“. Sie halten an, wenn sie am Übergang Fußgänger wahrnehmen, die deutlich zu erkennen sind (z. B. durch Blickkontakt), daß die Fahrbahn überqueren möchte. Ein Anhalten ist auch dann geboten, wenn Fahrzeugführer Fußgänger wahrnehmen, die sich dem Fußgängerüberweg sehr schnell (und offensichtlich unaufmerksam) nähern, z. B. rennende Kinder. Die Fahrzeugführer müssen in solchen Situationen darauf rechnen, daß diese Fußgänger stehenbleiben über den Überweg laufen bzw. rennen.

Stehen am Überweg ältere und/oder gehbehinderte Personen, hält ein rücksichtsvoller Fahrzeugführer ebenfalls an, um damit zum gefahrlosen Überqueren zu animieren.

Unklarheiten für Kraftfahrer bestehen vielfach auch dann, wenn sich Fußgänger schon auf dem Überweg befinden. Die StVO fordert hier nicht wie von manchen geglaubt und praktiziert – ein unbedingtes Anhalten. Kriterium ist vielmehr, ob ein Nichtanhalten zur Gefährdung der Fußgänger führen könnte.

So braucht ein Fahrzeugführer nicht anzuhaltend, wenn er im Rücken von Fußgängern weiterfahren kann. Auf sehr breiten Überwegen wird ein Fußgänger auch nicht gefährdet, wenn sich noch jenseits der Straßengrenze befindet und ein Fahrzeug auf der anderen Straßenhälfte weiterfährt.

Mitunter irritieren Fußgänger auch Fahrzeugführer, indem sie auf dem Überweg stehenbleiben und die Fahrzeugführer zum Weiterfahren auffordern, z. B. durch Gesten. Solange es sich dabei um einzelne Fußgänger und einzelne Fahrzeugführer handelt, kann darauf eingegangen werden. Sind aber mehrere Fußgänger auf dem Überweg und nähern sich mehrere Fahrzeuge dem Überweg, so stets angehalten und der Fußgänger zum Weitergehen ermuntert werden. Der Fahrzeugführer kann ja nicht wissen, wie sich die anderen Fußgänger und Fahrzeugführer verhalten werden.

Zu den Rücksichtnahmen der Fußgänger gehört, daß sie Fahrzeuge, die nur schwer wieder in Schwung kommen (wie zum Beispiel vollbesetzte Omnibusse, Straßenbahnen oder schwere Lkw mit Anhängern), nach Möglichkeit nicht zum Anhalten zwingen.

Dieter Senger



Die Raststätte Michendorf zählt zu den vielbesuchtesten auf dem Berliner Ring. Sie gehörte zu jenen gastronomischen Einrichtungen, die sich an dem Raststättenwettbewerb beteiligten, den wir gemeinsam mit dem Konsum der HO und der MITROPA gestalteten.

Als die MITROPA 1961 die Bewirtschaftung der Autobahnraststätten übernahm, waren noch acht aus der Altbausubstanz betriebsbereit: Finowfurt, Rangsdorf, Michendorf, Niemegk, Köckern, Hermsdorfer Kreuz, Magdeburg-Börde und Freienhufen. Wenig später konnten nach ersten Rekonstruktionen auch Röhrsdorf, Zwickau-Ost, Güntersdorf und Ziesar eröffnet werden.

Heute, im 35. Jahr der DDR, bewirtschaftet die MITROPA 28 Autobahnraststätten, zwei Autobahnhotels am Hermsdorfer Kreuz und in Magdeburg-Börde sowie ein Motel in Usadel an der F 96. Zu den Neubauten zählen solche Großkomplexe wie Wilsdrü bei Dresden und Stolpe in Mecklenburg. Beiderseits der Autobahnen entstanden Raststätten in Ziesar und in Naumburg-Osterfeld. Die Mehrzahl der nur an einer Fahrspur liegenden Raststätten sind durch Unter- oder Überführungen mit der Gegenfahrbahn verbunden.

Für die Reisenden im Transit- und grenzüberschreitenden Verkehr gibt es sechs Versorgungseinrichtungen an den Autobahn-Grenzübergangsstellen in Pomellen, -Frankfurt/Oder, Hirschberg, Wartha, Zarrentin und Stolpe Dorf im Norden Berlins.

Es gibt heute keine Autobahnstrecke, die länger als 150 km ist, ohne Rastmöglichkeiten. Da an fast allen Raststätten unmittelbar Tankstellen liegen, wird auch rechtzeitig für die Fahrbereitschaft der Kraftfahrzeuge gesorgt.

Das Angebot in den Raststätten ist auf die Wünsche und Erfordernisse der Kraftfahrer eingestellt. Sie sind wohl-schmeckend, sättigend und belasten den Organismus nicht unnötig.

Die MITROPA war außerdem darum bemüht, die Wege bis zur nächsten Raststätte weiter zu verkürzen. So verlieh sie das Prädikat „Reiserestaurant“ an Bahnhofsgaststätten, die günstig zur Autobahn oder zur Fernverkehrsstraße liegen. Diese gastronomischen Einrichtungen müssen das gleiche wie die Autobahnraststätten anbieten können und darüber hinaus Hinweise für die Kraftfahrer auf Kfz-Hilfsdienste, Tankstellen, Straßenzustände usw. geben sowie Familienfreundlichkeit beweisen.

Übrigens sind für die Unterwegsversorgung der Kraftfahrer an den Fernverkehrsstraßen unserer Republik in über 50 Raststätten die Konsumgenossenschaften verantwortlich.

Arno Löwenstein

MITROPA an den Straßen



Spannung durch aktive Erholung bietet der Spielplatz für Groß und Klein an der MITROPA-Raststätte Stolpe.

Unter den Linden, untern Linden



Unter den Linden — dieser vielbesungene und -besuchte Boulevard im Herzen Berlins gehört zu den Prachtstraßen unserer Hauptstadt. Die zwischen 1733 und 1857 erbaute, gut 1,5 km lange Lindenallee wird seit 1791 vom Brandenburger Tor einerseits und seit 1976 vom Palast der Republik andererseits begrenzt.

TRIP-TIP DDR

Berlin
Hauptstadt der DDR

Doch nicht nur die Linden haben „die Linden“ weltweit berühmt gemacht. Die von interessanter Architektur umgebene Straße erlebte viele Geschichtsereignisse: die revolutionäre Arbeiterklasse 1918 beim Sturz des Hohenzollernregimes, aber auch 1933 die faschistische Bücherverbrennung. 1945 erkämpften in ihr sowjetische Soldaten unter schweren Verlusten den endgültigen Frieden.

In den frühen Abendstunden des 11. Oktober 1949 formierte sich in den vom Krieg stark zerstörten „Linden“ die größte Demonstration der Nachkriegszeit. Vom Brandenburger Tor her zogen über 40 000 FDJler mit Fackeln zur Tribüne vor der Humboldt-Universität. Dort hatten der kurz zuvor einstimmig zum Präsidenten der gerade vier Tage alten DDR gewählte Wilhelm Pieck sowie weitere Mitglieder der jungen Arbeiterregierung Platz genommen. Nachdem die Mädchen und Jungen aus allen Teilen der DDR ihr Bekenntnis für diesen ersten Arbeiter- und Bauern-Staat in der deutschen Geschichte abgelegt hatten, folgten ihnen bis in die Nacht mehr als 800 000 Werktätige — eine beeindruckende Manifestation der Zuversicht und des Friedenswillen.

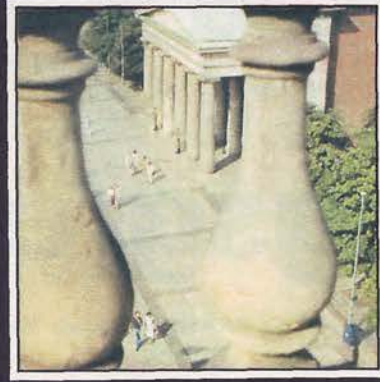
Die von den berühmten preußischen Baumeistern Knobelsdorff, Langhans, Schinkel und Schlüter gestaltete Allee ist in alter Schönheit wieder aufgebaut worden und lädt Touristen aus nah und fern zum Bummeln ein. So schlendern sie an der sowjetischen Botschaft vorbei, kreuzen die Friedrichstraße, genießen im Linden-Corso einen Kaffee, betrachten anschließend am August-Bebel-Platz die schwungvolle Kommode und die Deutsche Staatsoper, blicken hinüber zur Humboldt-Uni, pausieren nochmals im Operncafé, knipsen dann den



Einladend: Boulevard-Kaffee



Rauch-Denkmal: Friedrich II.



Am Kastanienwäldchen: Neue Wache



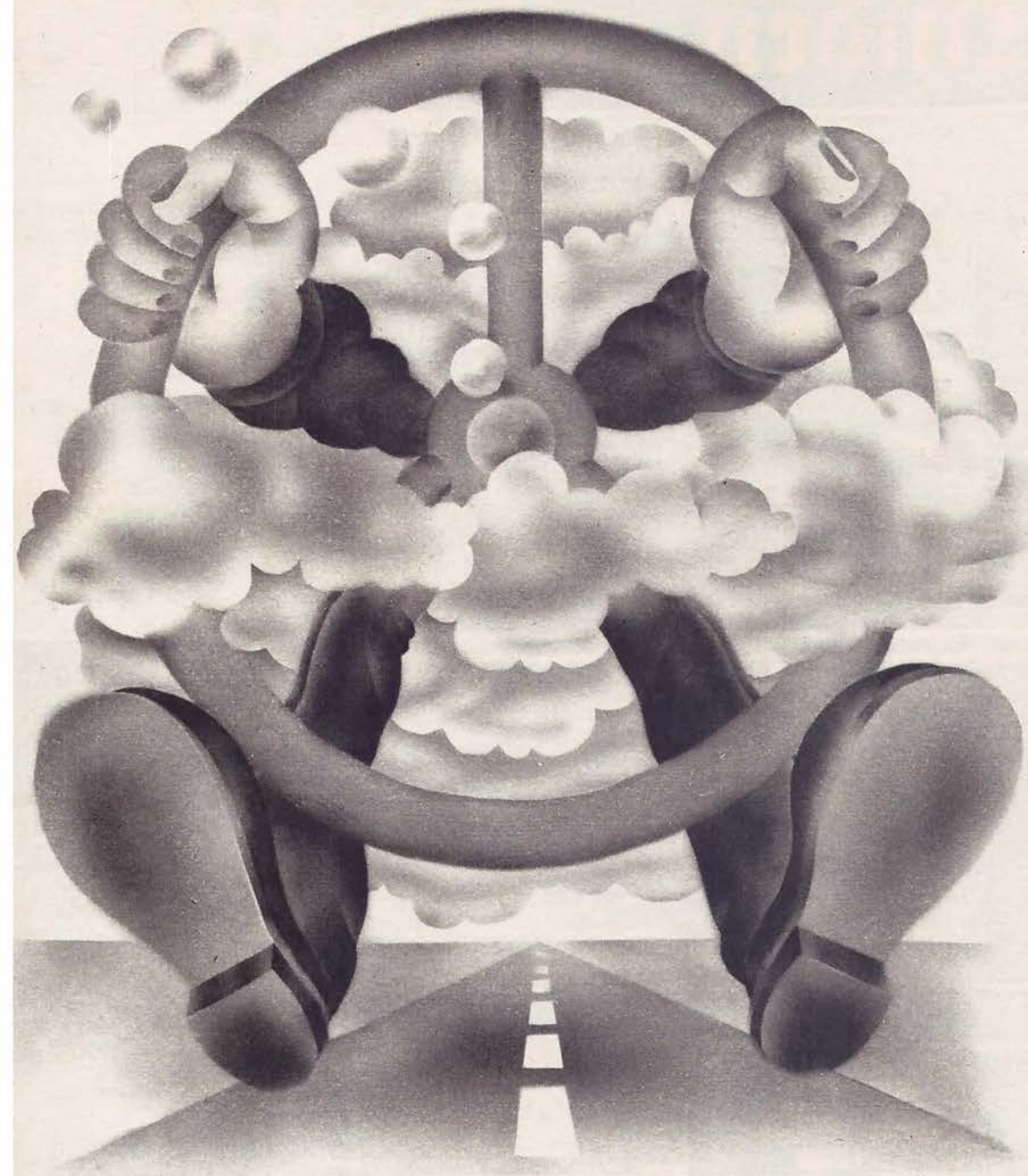
1706 erbaut: das Zeughaus. In ihm befindet sich das Museum, das sonntags abends bis donnerstags zwischen 9 und 18 Uhr geöffnet ist.

Wachaufzug vor dem Mahnmahl die Opfer des Fachismus und Militarismus und stehen schließlich an dem ehemaligen Zeughaus. In ihm befindet sich das Museum für Deutsche Geschichte.

Dieser Tage wurde dort die Neugestaltung der ständigen Museumsausstellung eröffnet, die einen Besuch lohnt. „Sozialistisches Vaterland DDR“ dokumentiert an etwa dreißig Objekten die 35jährige Entwicklung unseres Staates. Damit hat das Nationale Geschichtsmuseum der DDR zum Staatsjubiläum eine umfassende Geschichtsdarstellung unserer Republik zusammengestellt. Die sehr interessante Exposition zeigt an Foto-Dokumenten, Modellen und Originalen die volkswirtschaftlichen und politischen Werdegänge des ersten deutschen Friedensstaates. Dargestellt werden außerdem die internationalen Beziehungen.

Erstmalig wird ein Teil des ehemaligen Arbeitszimmers von Wilhelm Pieck der Öffentlichkeit gezeigt. Sein Schreibtisch, ein Schrank, Telefonlampe und Sessel sowie einige persönliche Dinge, die er während seiner Amtszeit im Schloß Niederschönhausen benutzte, fanden ihren würdigen Platz in der ständigen Ausstellung. Zu den Unikaten der Exposition gehören außerdem die Multispektralkamera MKF 6 und das erste künstliche Herz, das Anfang der 80er Jahre der DDR entwickelt wurde.

Übrigens: Wer kann sich eigentlich noch an die erste Waschmaschine oder das erste Fernsehgerät aus DDR-Produktion erinnern? Im Museum für Deutsche Geschichte stehen sie neben der Original-Malimo-Maschine, einem modernen DDR-Roboter... Anschauliche DDR-Geschichte. Nach dem Ausstellungsbesuch wird man wieder von dem vielstimmigen quirligen Treiben aufgenommen und erkennt: Man promenierte gern Unter den Linden. *Herbert Schadewald*



Leistungsgrenzen

Vas sind die Ursachen dafür, und wo liegen sie beim Kraftfahrer?

Die Suche nach den Ursachen von Verkehrsunfällen kann nicht an den Kenntnissen zur Leistungsfähigkeit des Kraftfahrers vorbeigehen. Wenn allgemein angenommen wird, daß etwa 90 Prozent der Verkehrsunfälle durch menschliches Versagen hervorgerufen werden, dann drängt sich unweigerlich die Frage auf, welche physiologischen Mechanismen dem Grunde liegen. Es ist davon auszugehen, daß kein normaler Kraftfahrer absichtlich, einen Unfall herbeizuführen, und dennoch „kracht“ es täglich auf unseren Straßen. Der Kraftfahrer versagt also nicht von ungefähr. Als Ursachen findet man unter anderem unangemessene Geschwindigkeit, Nichtbeachten der Vorfahrt.

Über die Umstände, die das Fehlverhalten und damit den Unfall in die Wege leiten, wissen Fachleute vieles, aber noch nicht alles. Der Kraftfahrer aber weiß zu wenig über jene, den menschlichen Organismus innewohnenden unfallbegünstigenden Störfaktoren. Das mag wohl daran liegen, daß hierüber zu wenig gesprochen wird. Möglicherweise, weil die physiologischen Mechanismen recht kompliziert sind und einem Laien schwer verständlich gemacht werden können.

Wenn dennoch der Versuch unternommen wird, dann deshalb, weil das Wissen um die leistungsbeeinträchtigenden Faktoren zur Unfallverhütung immer dringlicher wird.

Was ist Fahrleistung?

Die Leistung eines Kraftfahrers ist schlecht meßbar, denn im Hinblick auf die Unfallverhütung geht es ja nicht darum, gefahrene Kilometer pro Zeiteinheit zu bewerten, sondern das sichere situationsentsprechende und abwägende Fahren als Maßstab einzusetzen. Das heißt, die Leistung ist geprägt durch den zu erbringenden Aufwand zur Bewältigung sich ständig ändernder Verkehrssituationen. Hierzu gehören vor allem Beobachtungs-, Reaktions-, Konzentrations- und Umstellungsleistungen, aber auch die Fähigkeit, kritisch einschätzen zu können, ob diese Leistungen noch er-

bracht werden können. Zur Aufrechterhaltung des erforderlichen Leistungsniveaus wird der gesamte Organismus mit seinen vielfältigen Funktionen wie die des Muskel-, Herz-Kreislauf- und Stoffwechselsystems in Anspruch genommen. Das Führen eines Kraftfahrzeuges ist somit als vorwiegend psychische Beanspruchung mit der Fähigkeit zur Anpassung und aktiven Auseinandersetzung mit der Verkehrsumwelt anzusehen. In diesem Sinne ist sie als Arbeit zu betrachten, ähnlich wie der Geistes-schaffende auch Arbeit leistet. Der körperliche Anteil beim Führen eines Kraftfahrzeuges ist recht gering, so daß oft die irrtümliche Meinung vertreten wird, das Kraftfahren sei keine Arbeit, sondern eine reine Erholung. Beim Zustandekommen einer Leistung, die der Kraftfahrer zu erbringen hat, spielen mannigfache Wechselbeziehungen innerhalb des Organismus eine Rolle, die man als innere Bedingungen ansehen kann. Leistungsbestimmend sind aber auch äußere Bedingungen, die als Leistungsvorbedingungen bezeichnet werden. Das sind Bedingungen in der Umwelt, hier also der Verkehrsumwelt: Straße, Verkehrsdichte, Witterung, Tages- und Jahreszeit, Beschilderung und das Kraftfahrzeug selbst. Die äußeren Leistungsvorbedingungen werden über die Sinnesorgane dem Gehirn zugeleitet, dort mit den im Langzeitgedächtnis gespeicherten Fahrerfahrungen verglichen und dann auf die motorischen Hirnzentren umgeschaltet, die die Fahrhandlungen auslösen. Das weitere Geschehen auf der Straße wird wiederum von den Sinnesorganen, vornehmlich vom Auge, erfaßt und dient dazu, die soeben ausgeführte Fahrhandlung (Lenkmanöver, Gasgeben, Bremsen) entweder als richtig zu erkennen oder sie eventuell zu korrigieren. Das heißt, gespeicherte Informationen sowie neu aufzunehmende und umzusetzende Informationen bilden eine Einheit, die Güte des Fahrverhaltens mitbestimmen.

Leistungsreserven

Mensch – Fahrzeug – Straße/Umwelt stellen einen Regelkreis dar. Die Leistungsvorbedingungen, das heißt Informationen aus der Verkehrsumwelt, nachdem sie dem Gehirn zugeleitet worden sind, beeinflussen die Leistungsbereitschaft. Die Leistung wird von dem, was der Mensch herzugeben bereit ist, bestimmt. Nur in seltenen Fällen schöpft der Mensch seine gesamte Leistungsfähigkeit aus. Das trifft zu in lebensbedrohlichen Situationen zur eigenen Rettung, aber auch beim Hochleistungssport.

Im Berufsleben, so auch beim Führen des Kraftfahrzeuges, behält jeder Mensch einen Teil seiner Leistungsfähigkeit als Leistungsreserve zurück, die er jederzeit aktivieren kann. Leistungsbereitschaft und Leistungsre-

serven sind keine konstanten Größen. Sie können durch die körperliche und geistige Verfassung, auch als Leistungsdisposition bezeichnet, durch den Leistungswillen gesteuert werden. Unbewußte Veränderungen der Leistungsbereitschaft und der Leistungsreserve durch schlechte allgemeine Verfassung oder durch Krankheit können durch den Leistungswillen bewußt korrigiert werden. Die Fähigkeit, mit Hilfe des Willens die Leistungsreserve zur Erhöhung der Leistungsbereitschaft zu aktivieren, hängt auch von der persönlichen Veranlagung ab.

Für die Fahrgüte ist neben den genannten Faktoren einschließlich Fahrerfahrung, Lebensalter und Verkehrsregelwissen auch die Persönlichkeit des Kraftfahrers entscheidend. Das Führen eines Kraftfahrzeugs ist nicht nur eine Frage des Könnens, sondern mehr noch eine Frage des Charakters. Ein risikofreudiger mit geringer Fahrpraxis ausgestatteter Kraftfahrer fährt praktisch ohne Reserve. Er wird ungeschlüssig bei an sich beherrschbaren Situationen versagen. Denken wir an die furchtbaren Unfälle von jungen Moped- und Motorradfahrern. Der risikofreudige aber erfahrene Kraftfahrer hingegen verringert durch Überschätzung seiner Leistungsfähigkeit den bei ihm vorhandenen Anteil der Leistungsreserve und läuft ebenso wie der Unerfahrene Gefahr, in Risikosituationen zu versagen.

Leistungseinbuße

Die für die Fahrleistung notwendigen Leistungsreserven werden mit der Fahrerfahrung aufgebaut. Man nimmt an, daß Leistungsreserven erst nach etwa 10 000 gefahrenen Kilometern ausreichend sind. Andererseits gilt es als gesichert, daß die Leistungsreserven schnell wieder abgebaut werden können, wenn das Führen eines Kraftfahrzeugs unterbrochen wird. Dieser Abbau wird schlechthin als Übungsverlust deklariert, jedoch liegen ihm komplexe Umstellungen in der Arbeitsweise des Gehirns zugrunde.

Es handelt sich um eine echte Leistungseinbuße mit erhöhtem Unfallrisiko, deren sich die wenigsten Kraftfahrer bewußt sind.

So gesehen wären bei den sogenannten Gelegenheitsfahrern die ersten gefahrenen Kilometer problematisch. Zwar vermögen sie die Leistungseinbuße durch willentliche Aktivierung der Leistungsreserve auszugleichen, diese aber wird damit geringer und erhöht somit den Risikogehalt.

Die risikobelastete Anfangszeit wird um so länger, je länger die Fahrpraxis unterbrochen wurde. Ältere Kraftfahrer werden wegen der verzögerten Umstellungsleistungen größere Schwierigkeiten haben. Der Grund für diese durch Übungsverlust eingetretene Leistungseinbuße liegt darin, daß mit der Fahrpraxis sich viele Fahr-

handlungen in Automatismen oder Willkürhandlungen umwandeln. Während anfänglich diese Handlungen von einem zuständigen Areal der Großhirnrinde ausgelöst werden, verlagert sich später mit zunehmender Fahrerfahrung die Handlungsauslösung auf ein tieferliegendes Hirngebiet, ähnlich wie bei einer mit einem Programm versehenen Lochkarte, von der aus ein Impulsmuster veranlaßt wird. Eine solche, durch Erfahrungen bedingte Automatisierung entlastet das Großhirn, das sich dann anderen Aufgaben zuwenden kann und entlastet damit den Kraftfahrer selbst. Jeder weiß aus eigener Erfahrung, daß man am Anfang seines Kraftfahrerlebens nur durch die Bedienung des Fahrzeugs stark in Anspruch genommen wird, aber gleichzeitig zu lernen hat, sich auf die Beobachtung der Verkehrsumgebung zu konzentrieren. Das geht im Normalfall in „Fleisch und Blut“ über.

Wenn nun aber über die Sinnesorgane eine Änderung in der Verkehrssituation oder am Fahrzeug signalisiert wird, übernimmt sofort wieder die Großhirnrinde die Handlungsauslösung. Automatische Handlungsabläufe funktionieren nur, wenn sie ständig in Anspruch genommen werden. In der Fachsprache heißt es, sie müssen ständig gebahnt werden. Bei längerer Unterbrechung der Bahnung – sprich Fahrpraxis – kommt es zwangsläufig zum Abbau der Automatismen und damit zu einer größeren Belastung der Großhirns, welches für andere Signale dann weniger Kapazitäten zur Verfügung hat.

Reizarmut

Die die Fahrleistung bestimmenden Funktionsabläufe im menschlichen Organismus sind zwar geprägt, ihre Empfindlichkeit und Genauigkeit unterliegt jedoch Schwankungen. In der Tiefe des Gehirns befindet sich ein Filz von Nervenzellen, deren Aktivitätsgrad die Höhe der Wachsamkeit bestimmt. Diese Wachzentrale ist mit anderen Hirngebieten, den Sinnesorganen und dem Muskelsystem eng verbunden.

Der Aktivitätspegel in der Wachzentrale hängt von der Gesamtheit des Einstromes von Informationen aus den Sinnesorganen ab. Je geringer der Einstrom von Sinneseindrücken, umso mehr sinkt das Aktivitätsniveau ab. So führt das Fahren auf wenig frequentierten Landstraßen oder Autobahnen bei Nacht im „behaglich“ behetzten Kraftfahrzeug zu einer Aktivitätsminderung der Wachzentrale und fördert damit das Einschlafen. Die Erhöhung des Informationsflusses etwa durch Kaltreize oder Riechreize (Zuführung von Frischluft oder Abwischen des Gesichts mit einem Erfrischungstuch) oder noch besser Dehnungsgymnastik während eingelegerter Fahrpausen vermögen das Wachsamkeitsniveau anzuheben. Deshalb muß

immer wieder darauf hingewiesen werden, bei längeren Fahrten das Einlegen von Pausen nicht allein vom Füllungszustand des Benzintanks oder der Harnblase abhängig zu machen.

Die Wachzentrale weist zudem noch eine Tagesrhythmik auf, so daß auch hierdurch die Fahrleistungsbereitschaft während des Tages erheblichen Schwankungen unterworfen ist. Zwischen 14 und 15 Uhr ist die Fahrleistungsbereitschaft um etwa 20 Prozent und nachts 3 Uhr um 70 Prozent herabgesetzt. Für den Kraftfahrer bedeutet das eine stärkere Inanspruchnahme der Leistungsreserven mit allen negativen Konsequenzen.

Reizüberfluß

Neben dem Kontakt mit den Sinnesorganen unterhält die Wachzentrale noch wechselseitig Nervenverbindungen zur sogenannten Affektzentrale (Erregungszentrale). Mit dem Ansteigen des Aktivitätspegels der Wachzentrale erhöht sich die Affektlage, das heißt, aus der normalen Zuwendung zum Verkehrsgeschehen kann ein Stadium der Gespanntheit, Geiztheit, bis hin zur Aggressivität eintreten. Die übermäßige Aktivierung der Affektzentrale tritt nicht nur durch Informationseinstrom aus den Sinnesorganen ein. Sie kann auch durch „innere“ Faktoren wie berufliche, private Sorgen und durch Ärger eintreten.

Bei entsprechender charakterlicher Veranlagung ist auch ein nahezu grundloses Aufschaukeln in den erhöhten Erregungszustand möglich. Für den Kraftfahrer kann das nur bedeuten, bewußt, also willentlich Abstand von diesen Reizfaktoren zu gewinnen, um den Pegel der Affektzentrale zu senken. Vermag er das nicht, dann wäre er damit fahruntauglich.

Informationsverarbeitung

Es bleibt noch die wichtige Feststellung, daß das menschliche Gehirn pro Zeiteinheit nur eine bestimmte Zahl von Informationen aus der Verkehrsumwelt verarbeiten kann und für die Handlungsauslösung eine bestimmte Zeit benötigt wird. Man kann also nicht erwarten, bei hohen Geschwindigkeiten die vielfältigen Informationen bewußt aufzunehmen und dann noch zeit- und normgerecht umzusetzen.

Wenn die Zahl der Informationen ansteigt, zum Beispiel bei zunehmender Verkehrsdichte oder an Kreuzungen und Einmündungen, muß die Geschwindigkeit herabgesetzt werden, um eine zeitgerechte Verarbeitung der dem Großhirn zugeleiteten Informationen und ein reaktionssicheres Verhalten zu gewährleisten.

Schlußfolgerungen

Aus dem bisher Gesagten läßt sich schlußfolgern, daß die die Fahrleistung oder besser die Zuverlässigkeit der Fahrhandlungen bestimmende Faktoren störanfällig sind und dazu erheblichen Aufmerksamkeitsschwankungen führen können. Störungen sind aber in der Regel erkennbar. Hierzu gehören Beeinträchtigungen des Allgemeinbefindens infolge Krankheit, Übermüdung, Erregung oder Abgeschlagenheit und Nachlassen verkehrsbedeutsamer Hirnleistungen im Prozeß des Alterns. Nur bei Krankheiten, die ohne Vorzeichen zu einem plötzlichen Bewußtseinsverlust führen, sind die erwähnten Störungen nicht erkennbar. Aber auch bei völligem Wohlbefinden kann durch Überschreitung vorgegebener Leistungsgrenzen – sprich Selbstüberschätzung – der Regelmechanismus zur Aufrechterhaltung des notwendigen Aufmerksamkeitsniveaus mit zuverlässigen Reaktions-, Beobachtungs- und Konzentrationsleistungen erheblich gestört werden. Hier spielen vor allem persönliche Einstellungen und Haltungen eine Rolle.

Darüber hinaus können Aufmerksamkeitsmängel durch unbeabsichtigte Übersehen wichtiger Information zustande kommen. Die Ursache hierfür kann vielfältig sein. Zu nennen wäre die Verdeckung oder Maskierung von Informationsangeboten oder das Informationsangebot erscheint nicht prägnant genug. Diese Ursachen gehören in den Bereich der Leistungsvorbedingungen.

Des Weiteren können Aufmerksamkeitsleistungen, wie bereits dargelegt durch andere, nicht der Verkehrsumwelt zugehörigen Reizerscheinungen, blockiert werden; schlechthin als Ablenkung bekannt, das heißt, die Affektzentrale ist übersteuert. Schließlich können subjektiv vorhandene Informationen nicht genutzt werden, wenn die aktuelle Kapazität der Informationsaufnahme durch das Gehirn überschritten wird, also zu viele Informationen pro Zeiteinheit angeboten werden.

Wir sehen also, daß die Fahrleistung und die sie beeinträchtigenden Faktoren durch physiologische Erkenntnisse weitgehend erklärbar sind. Wir sehen aber auch, daß der Mensch im oben genannten Regelkreis das schwächste Glied darstellt.

Kraftfahrzeug und Straße stellen im physiologischen Sinne Leistungsvorbedingungen dar, die berechenbar sind und die es zu optimieren gilt. Der Mensch stellt hingegen keine berechenbare Konstante dar. Er hat aber die Fähigkeit, sich etwas bewußt zu machen. Dieses „sich bewußt werden“ über die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit muß durch die Vermittlung gesicherten Wissens gefördert werden. Nur der Kraftfahrer wird Fehlhandlungen weitgehend vermeiden können, der die Ursachen kennt.

MR Dr. Dr. med. habil. H. John

VEB IMPERHANDEL INFORMIERT

Umbau konkret

Im Heft 8/84 wurde zu gesetzlichen Bestimmungen entsprechend der Anordnung über den Umbau und Aufbau von Kraftfahrzeugen vom 27. 4. 82 (Bl. Teil I Nr. 21 vom 1. 6. 82) und der Umbarichtlinie für Import-Pkw sowie deren Identifizierung grundsätzlich Stellung genommen.

Die Vielzahl von Anfragen, speziell zu Umbauten, veranlaßt uns, noch einige konkretere Hinweise zu Umbaumöglichkeiten zu geben. In der erwähnten Richtlinie ist von genehmigungslosem und genehmigungspflichtigem Umbau die Rede.

Der genehmigungslose Einsatz der Baugruppen für Umbauten ist nur dann zulässig, wenn die Baugruppen für Fahrzeuge gesellschaftlicher Bedarfsträger nicht dem Bevölkerungsbedarf entzogen werden, der Anspruch berechtigter Versicherungsnehmer abgesichert ist und der Umbau von einer autorisierten Werkstatt ausgeführt wird.

Für einen genehmigungspflichtigen Umbau ist gemäß § 3 Absatz 3 der Fahrzeug-Umbauordnung die Stellungnahme des VEB Imperhandel einzuholen.

Was gilt für alle Umbauten?

Die Leiter der umbauenden Werkstätten haben entsprechend der Verpflichtung aus den Vorschriften der Allgemeinen Liefer- und Leistungsbedingungen zu gewährleisten, daß die Eigentümer und Halter umgebaute Fahrzeuge schriftlich auf ihre Pflichten hingewiesen werden. Die Angaben im Fahrzeugbrief, im Zulassungsschein und im Nachweis über die Entlastung der Kraftfahrzeugsteuer und des Beitrages zur Kraftfahrzeug-Haftpflicht-Versicherung müssen den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen und mit den technischen Daten, der Beschaffenheit des Fahrzeuges sowie mit dem Typenschild am Fahrzeug übereinstimmen. Veränderungen sind innerhalb von 10 Tagen bei der zuständigen Zulassungsstelle zu melden. Die entsprechende Rechnung bzw. eine Bestätigung des Umbaus ist von der autorisierten Werkstatt (Vertragwerkstatt des VEB Imperhandel) mit vorzulegen.

Was kann genehmigungslos umgebaut werden, und wofür wird die Stellungnahme des VEB Imperhandel benötigt?

MOSKOWITSCH

KAROSSERIE · Ein Karosserieumbau vom Typ 408 (1) auf 408 IE, also die modifizierte Karosserie des Typ 412 (2), bzw. auf den Typ 412 oder auf den Typ 2140/2137 (Kombi) (3) ist in der Fahrzeug-Umbauordnung nicht vorgesehen und somit nicht statthaft.



Genehmigungslos sind folgende Varianten:

- Der Umbau des Modells 412 durch Einsatz der Karosserieteile des Typs 2140, 2137 (Kombi) mit Lenkung.
- Der Umbau auf den Typ 427 (Kombi) durch Einsatz einer regenerierten Karosserie.
- Der Umbau des Typs 427 (Kombi) auf den Typ 412, 2140 oder 2137 (Kombi) durch Einsatz einer regenerierten (412) oder neuen Karosserie (2140, 2137).

Genehmigt werden müssen hingegen die Varianten:

- Umbau des Typ 408 IE/412 durch Einsatz der Blechteile des Typs 2140 für das gesamte Frontteil (als einmaliger Umbau).
- Einsatz der Blechteile vom Typ 2140 für den gesamten Heckteil als einmaliger Umbau.
- Einsatz der Türen des Typs 2140.
- Karosseriewechsel auf den Typ 434 (Kasten)

TRIEBWERK · Genehmigungslos ist der Einbau des 55-kW-Motors (75 PS) in den Moskwitsch 408 IE (modifizierte Karosserie des Typs 412), wenn folgende Teile ebenfalls gewechselt werden: Getriebe, Bremskraftverstärker (hydraulisch gesteuert), Lenkung, Bremsleitungen, Kardanwelle, Felgen 41/2 J, Bereifung, Regler und Abgasanlage.

Ohne Genehmigung darf auch das Getriebe des Typs 412 (Mittelschaltung) in den Typ 408 IE eingebaut werden.

Genehmigungspflichtig jedoch ist der Einsatz des 55-kW-Motors (75 PS) im Typ 408 mit Austausch der im ersten Absatz (unter „Genehmigungslos“) aufgeführten Bauteile als Folge des Baugruppenaustausches.

FAHRWERK · Genehmigungslos ist der Einsatz der verbreiterten Hinterachse für den Typ 408 IE.

Beim Typ 412 können folgende Umbauten genehmigungslos vorgenommen werden:

- Einsatz der kompletten Vorderachse vom Typ 2140 mit notwendigen Bremsleitungen
- Umbau der Vorderachse (Trommelbremse) auf Scheibenbremse mit Austausch der unteren Kugelbolzen, Spurstangenhebel, Radbremszylinder, Achsschenkel, Bremsleitungen, Hauptbremszylinder, Bremskraftverstärker (mechanisch gesteuert) und des Kontrollventils für die Bremskreise.

- Einsatz der kompletten Lenkung vom Typ 2140.

- Einsatz der verbreiterten Hinterachse.

Weitere Veränderungen und Umbauten sind in der Umbauordnung nicht vorgesehen, also nicht statthaft.

DACIA

KAROSSERIE · Durch Modelländerung von der Typenbezeichnung Dacia 1300 (4) auf Dacia 1310 (5) ist der Einsatz der Karosserieteile des Typs 1310 in den 1300 bei Karosserie-Instandsetzungen uneingeschränkt genehmigungslos möglich.



Weitere Umbaumöglichkeiten, auch am Fahrwerk und Triebwerk, sind aber in der Umbauordnung nicht vorgesehen und damit nicht erlaubt.

LADA

KAROSSERIE · Genehmigungslos sind der Einsatz der Karosserie der Typen 2101 und 2102 für den Typ 21013 bzw. umgekehrt und der Einsatz der Karosserie des Typs 21011 und 2102 für den Typ 2101 bzw. umgekehrt. Alle anderen Umbauten bedürfen der Stellungnahme des VEB Imperhandel.

TRIEBWERK · Genehmigungslos können der Motor mit 1200 cm³ in den Lada 21011 und der Motor mit 1300 cm³ (mit Steuerkette) in den Lada 21013 eingebaut werden.

Der Einsatz des Motors mit 1500 cm³ im Lada 2106 und der Einbau des Motors mit 1600 cm³ im Lada 21061 sind ebenfalls genehmigungslos möglich. Alle anderen Umbauten (auch beim Fahrwerk) bedürfen der Stellungnahme des VEB Imperhandel.

POLSKI-FIAT

KAROSSERIE · Ohne Genehmigung darf die Karosserie (Einzelteile bzw. Komplettkarosserie) der Baujahre 1969–1974 auf die Karosserie des Modells 75 umgebaut werden, wenn Verschleiß- bzw. Unfallinstandsetzungen notwendig sind.

TRIEBWERK · Genehmigungslos ist auch der wechselseitige Einsatz der Motoren mit 1300 cm³ und 1500 cm³. Weitere Veränderungen bzw. Umbauten (auch Fahrwerk) sind nicht statthaft.

WOLGA/ZASTAVA/TATRA/SAPOROSHEZ

Alle eventuellen Veränderungen und Umbauten bedürfen der Stellungnahme des VEB Imperhandel. Durch Modelländerung beim Saporoshez (SAS 968 A und SAS 968 M) ist der Umbau bzw. Einsatz von Karosserieteilen des Typs 968 M für den 968 A genehmigungslos möglich.

SKODA

KAROSSERIE · Ohne Genehmigung darf der Einsatz des Frontmittelteiles vom Typ S 110 R beim S 100 verwendet werden.

TRIEBWERK · Erlaubt sind ohne Genehmigung folgende Änderungen:

- Einsatz des Motors S 105 (33,9 kW/46 PS) in den S 100 mit Änderung des Kühlsystems.
- Einsatz des Getriebes vom S 105 in den S 100.
- Einsatz des Motors S 100 (30,9 kW/42 PS) in den 1000 MB.
- Einsatz des Motors S 120 L (38,3 kW/52 PS) in den S 110 R.

FAHRWERK

- Umbau der Vorderachse des Typs S 100 auf die des S 105.
- Austausch der 14"-Felgen durch 13"-Felgen und umgekehrt bei der Typenreihe S 105/120.

Achtung! Nicht zulässig ist die Ausrüstung nur der Vorderachse mit Rädern 4 1/2 J x 14!

Alle anderen eventuellen Veränderungen bedürfen der Stellungnahme des VEB Imperhandel.

Für alle nicht genannten Import-Pkw (Handelsprogramm des VEB Imperhandel) sind Veränderungen und Umbauten unzulässig, sofern sie eine Typänderung herbeiführen.

Beachtung finden müssen noch folgende ergänzenden Hinweise:

- NEU-KAROSSERIEN werden vorrangig nur für Versicherungsschäden (Vorlage eines durch die Staatliche Versicherung erstellten Gutachten bereitgestellt).

- An Import-Pkw, die zum SPORT-EINSATZ vorgesehen sind, können auf der Basis der „Motorsportordnung des ADMV der DDR“ Veränderungen vorgenommen werden, die über die in den vorgenannten Richtlinien festgelegten Umbaumöglichkeiten hinausgehen. Eine Einzelzulassung ist bei den dafür zuständigen Kfz-Sachverständigen der DVP zu beantragen. Der Fahrer muß eine für das laufende Jahr gültige Lizenz A des ADMV der DDR besitzen.

- Außer dem Serienlenkrad dürfen nur solche LENKRÄDER zum Einsatz kommen, für die eine Bauartgenehmigung gemäß § 3 der 3. DB zur StVZO vorliegt (einschließlich Sportlenkräder). Die Bauartgenehmigung muß den Einbau in den jeweiligen Pkw-Typ ausdrücklich genehmigen.

Der nachträgliche Einbau eines SCHIEBEDACHES ist technisch möglich und darf nur durch eine zugelassene Werkstatt erfolgen.

- Der Einbau von AUTOMATIK-SICHERHEITSGURTEN ist statthaft, wenn für das zum Einbau vorgesehene Fabrikat die Bauartgenehmigung des KTA der DDR – auf den Fahrzeugtyp bezogen – erteilt wurde.

- Eine Um- oder Nachrüstung der vorgeschriebenen BELEUCHTUNGSEINRICHTUNG einer anderen Bauart ist zulässig, wenn die zur Anwendung kommenden Leuchten das Prüfzeichen des ASMW bzw. ein anderes durch die DDR anerkanntes Prüfzeichen tragen.

Zu beachten sind dabei die Vorschriften der 3. DB zur StVZO. Dies gilt gleichfalls für den Anbau von zusätzlichen Leuchten und optischer Signaleinrichtungen.

- Der An- und Einbau aller nicht genannten Fahrzeugteile richtet sich nach der 3. DB zur StVZO.



Ratgeber „Kfz-Konservierung“

RATGEBER

Kfz-Konservierung



transpress

Jährlich entstehen an Kraftfahrzeugen ganz erhebliche Schäden durch Korrosion. In der DDR haben sie eine Größenordnung von 500 Millionen Mark. So wird geschätzt. Angesichts dieser Zahlen braucht nicht erläutert zu werden, welche Bedeutung eine rechtzeitige, umfassende und fachgerechte Pflege unserer Kraftfahrzeuge hat. Nur so kann der Korrosion vorgebeugt, nur so kann sie aufgehalten werden, so daß Autokarosserien wegen Korrosionsschäden nicht bereits ausfallen, wenn die übrigen Baugruppen noch längst nicht am Ende ihrer Lebensdauer angelangt sind. Mit seinem Buch „Kfz-Konservierung“, das in der Ratgeber-Reihe des transpress-Verlages in 1. Auflage erschienen ist, will *Dr.-Ing. Werner Reichelt* – ein Experte auf dem Gebiete des Korrosionsschutzes mit jahrzehntelangen Erfahrungen – sowohl auf

Ursachen der Korrosion an Kfz hinweisen als auch gezielte Gegenmaßnahmen detailliert erläutern. Es gibt viele praxisbezogene Hinweise zur Konservierung von Pkw-Karosserien in Selbsthilfe. Besonders nützlich sind die Ratschläge für all jene Arbeiten, die Pflegebetriebe aus Zeitgründen nicht oder nur selten übernehmen (Kantenschutz).

Auch die Konservierung des Unterbodens, die Auftragstechnik und die Nachkonservierung werden behandelt, und schließlich sind die verbindlichen Technologien für die Hohlraumkonservierung aller in der DDR über den IFA-Vertrieb verkauften Pkw-Typen (anhand einer Schemazeichnung und tabellarisch geordneter Arbeitsgänge) dargestellt. Der transpress-Ratgeber „Kfz-Konservierung“ umfaßt 156 Seiten und kostet 7,80 M.

LADA WAS2101

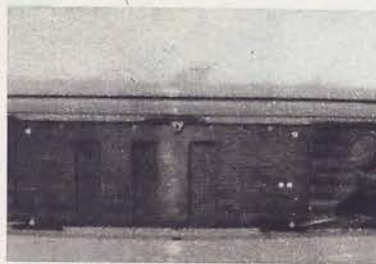
➔ Heckscheibe frei

Im unteren Drittel der Heckscheibe des Lada WAS2101 bildet sich ein Luftstau. Dieser Luftstau verhindert im Winter bei Temperaturen ab -5°C ein völliges Abtauen am unteren Rand der Heckscheibe im Innenraum, auch wenn ein Thermometer am Armaturenbrett $+20^{\circ}\text{C}$ anzeigt. Selbst längere Autobahnfahrten ändern da nichts. Damit die warme Luft zur besseren Durchlüftung des Wagens über die gesamte Heckscheibe von oben nach unten in den Kofferraum gelangt, habe ich in die Hutablage 5 Löcher gebohrt (etwa $30\ \text{Ø}$). Diese sind deckungsgleich mit den Löchern, die in jenem Blech bereits vorhanden sind, auf dem die Hutablage aufliegt. Damit habe ich erreicht, daß bereits nach wenigen Kilometern bei eingeschaltetem Heizgebläse die Heckscheibe beschlagfrei ist.

Folgende Arbeiten sind notwendig: Ausbauen der kompletten hinteren Sitzbank, Anzeichnen der Löcher an der Unterseite der Hutablage (vom Kofferraum aus), Ausbauen der Hutablage und Bohren der Löcher mit einem Holzbohrer. Dann wird alles wieder eingebaut. Um die Löcher abzudecken, habe ich aus Leisten Holzkeile zugeschnitten (dicke Seite 2cm hoch). Nach dem Maß der Hutablage wurde ein Stück Auslegware zugeschnitten. (Es muß aber 1–2cm kürzer sein als die Hutablage, damit zwischen Auslegware und Scheibe ein Spalt offen bleibt, durch den die Luft abziehen kann.) Die Holzkeile werden mit der dicken Seite in Richtung Heckscheibe an der Unterseite der Auslegware verleimt und zwar so, daß die gebohrten Löcher in der Ablage nicht verdeckt werden. Die Änderung hat sich bestens bewährt.

L. Schönherr, Leipzig

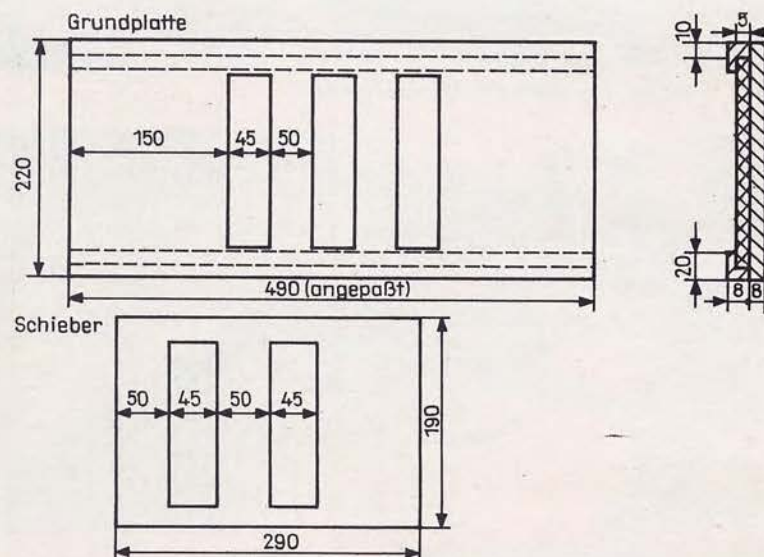
➔ Kühlerschutz fernbedient



Die käufliche Kühlerabdeckung für den Lada entsprach nicht meinen Vorstellungen. Beim Waschen mit der Bürste hakten manchmal die Halterungen aus, der verwendete Kunststoff läßt sich nicht gut reinigen, und in der Übergangszeit (wenn es sich notwendig macht, die Luftschlitze zu öffnen) geht das bei nasser Fahrbahn nicht ohne schmutzige Finger ab. Das brachte mich auf die Idee, eine Küh-

lerabdeckung zu bauen, die vom Fahrer – je nach Bedarf – auch während der Fahrt zu bedienen ist. Als Material wurde Perdinax verwendet, Abmessung $490 \times 220 \times 6\ \text{mm}$. Schieber und Führungsleisten sind aus dem gleichen Material (Maße des Schiebers $290 \times 180 \times 5\ \text{mm}$). Die Führungsleisten sind entsprechend der Stärke des Schiebers ausgefräst. Der Bowdenzug stammt vom Trabant (Motorhaube). Die Breite der Aussparung richtet sich nach dem Weg des Drahtzuges vom Bowdenzug. Es ist zu beachten, daß die Stegbreite so breit ist wie die Aussparungsbreite, um eine völlige Abdeckung zu erreichen. Befestigt wird das Ganze oben an zwei Winkeln und unten mit zwei Spannklotzen am Karosserieblock (M6-Schrauben). Zum Ausbau sind nur vier Schrauben und die Bowdenzugbefestigung zu lösen.

L. Schönherr, Leipzig



TRABANT 601

Beifahrersitz drehbar



Bild 1: Herausgeschwenkter Sitz

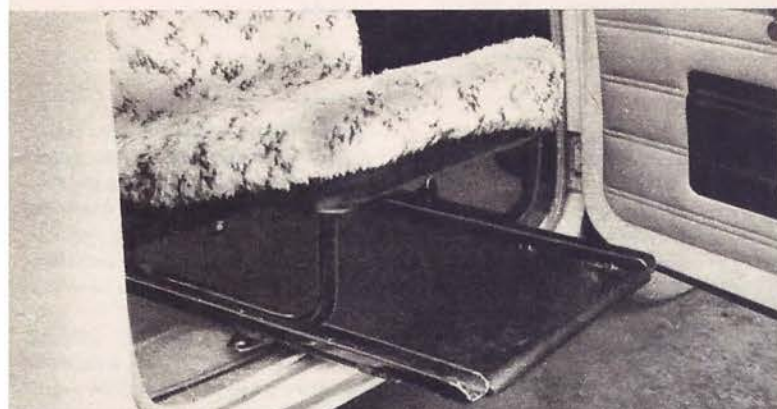


Bild 2: Sitzverstellung auf der Deckplatte

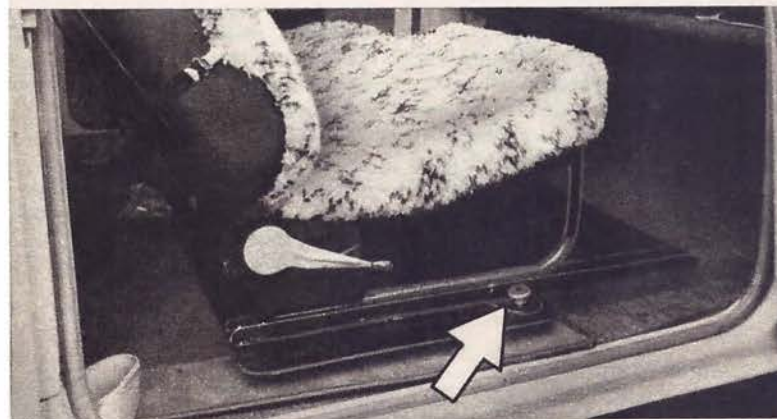


Bild 3: Arretierung (Pfeil) des Schwenkgestells

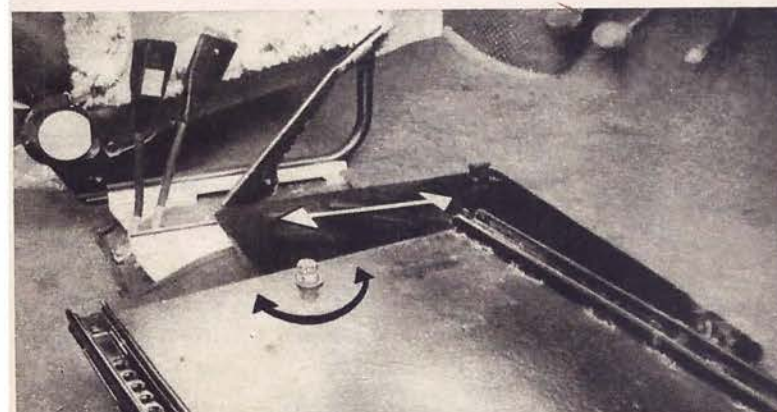


Bild 4: Verstellmöglichkeiten (Pfeile)

Um das Ein- und Aussteigen stark körperbehinderter Personen zu erleichtern, entwickelte *Helmut Hörnke*, VEB Energiekombinat Rostock, für den Trabant 601 eine Vorrichtung, mit der der Beifahrersitz aus dem Türausschnitt herausgeschwenkt wird (Bild 1). Ein Versehrtter, der mit dem Rollstuhl an den Pkw herangefahren wird, kann dabei leichter auf den herausragenden, rechtwinklig zum Pkw stehenden Sitz gehoben werden. Der Sitz wird dann zurückgeschoben (Bild 2), wobei die Füße des Versehrtten auf der Deckplatte des Schwenkgestells Platz finden. Anschließend wird das Gestell mit dem Sitz und Passagier im Rahmen der Sitzschienen am Wagenboden nach hinten verstellt, in den Innenraum gedreht und arretiert (Bild 3).

Das Schwenkgestell (Bild 4) besteht aus einer Grundplatte aus 4 mm dickem Eisenblech, an der unten die Führungsröhre eines alten Trabantsitzes angeschweißt sind. Diese Platte wird in die Sitzschienen am Wagenboden eingeführt und kann hier wie der Originalsitz in Längsrichtung verschoben werden. Ein Sicherungsbügel, der in die Führungsschiene einklinkt, arretiert die Grundplatte, damit sie sich während der Fahrt nicht verschieben kann.

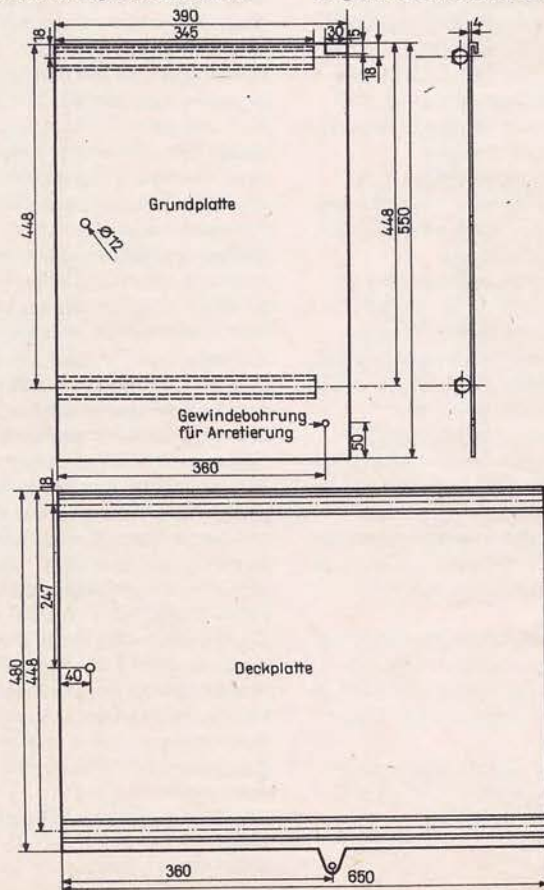
Die Deckplatte, ebenfalls aus 4 mm Eisenblech, trägt die Führungsschienen, die nunmehr den Sitz aufnehmen. Dabei handelt es sich um Originalteile vom Trabant, die in der Länge zusammengesetzt auf der Deckplatte verschweißt wurden. Sie ermöglichen auch die Arretierung des Sitzes mit

dem am Sitzgestell vorhandenen gefederten Bolzen.

Mit der Verstellung in zwei Ebenen (Grundplatte am Boden und Sitz auf der Deckplatte) ergibt sich ein ausreichend großer Verstellweg, der es bei gleichzeitiger Drehung der Deckplatte ermöglicht, den Sitz aus dem Türausschnitt herauszuschwenken. Um Verletzungen zu vermeiden, wurden alle Kanten abgerundet. An der Stirnseite der Deckplatte befindet sich ein Profilgummi. Der Sicherheitsgurt bleibt unverändert. Lediglich das Profil stellen entsprechend der Körpergröße des Passagiers ist wie bisher erforderlich. Außerdem ist es zu empfehlen, den Sitz mit einer Kopfstütze zu versehen.

Das Schwenkgestell wurde dem Kraftfahrzeugtechnischem Amt, Außenstelle Rostock, vorgeführt. Es gab keine Beanstandungen. Da das Gestell von den Original-Führungsschienen am Wagenboden aufgenommen wird, kann es nach Bedarf ein- und ausgebaut werden.

Interessenten, die weitere Einzelheiten wissen wollen, wenden sich bitte an *Helmut Hörnke*, 2500 Rostock, August-Bebel-Straße 36/207.



Luftüberschuß

Nachdem wir mit unserem Trabant, Baujahr 1982, unser Reiseziel problemlos erreichten, verlief die Rückfahrt von Anfang an problematisch. Der Motor sprang schlecht an, ging im Leerlauf ständig wieder aus und lief nur bei vorsichtig betätigtem Gaspedal, entsprechend langsam natürlich. Wurde das Gaspedal über einen bestimmten Punkt hinaus betätigt, setzte der Motor nach kurzer Zeit aus. Mit etwa halb gezogenem Choke war aber eine problemlose Fahrt möglich. Die Vermutung, daß die Hauptdüse des Vergasers zugesetzt sei, bestätigte sich nicht. Die Hauptdüse war absolut sauber. Es blieb die Hoffnung, daß der ausgelaufene Kraftstoff eventuell doch vorhandenen Schmutz herausgespült hatte. Nach Einbau der Hauptdüse war der Fehler aber nach wie vor vorhanden.

Offenbar mußte auch das gestörte Leerlaufverhalten irgendwie mit dem Fehler zusammenhängen, so daß ich mich zur Reinigung der Leerlaufdüse entschloß, ohne aber recht zu wissen, was diese mit dem gestörten Vollastverhalten zu tun haben sollte. Und hier wurde der Fehler sofort offensichtlich. Es fehlte die Verschlussschraube, hinter der die Leerlaufdüse sitzt. Dadurch war in einer mir nicht ganz verständlichen Weise die Kraftstoff- und Luftführung im Vergaser gestört. Jedenfalls brachte ein Stück zusammengerolltes Papier und ein kleines Stück Polyäthylenfolie sofort Abhilfe (und etwas verbrannte Knöchel).

Rainer Haeßner, Wolfen

Hier ist die Erklärung für das Versagen. Bei dem Vergaser (Baujahr 1982) ist die Leerlaufdüse direkt in den Kraftstoffkanal eingeschraubt. Die Verschlussschraube, die vor der Düse sitzt, dichtet den Kraftstoffkanal nach außen ab. Fehlt sie, dann bekommt der Motor keinen Leerlaufkraftstoff, sondern nur noch Luft, mit der er im Leerlauf nicht laufen kann. Die fehlende Verschlussschraube stört auch das Vollastverhalten, weil der Leerlaufkraftstoffkanal nicht im Schwimmergehäuse mündet, sondern im Mischrohrschacht, wo der durch die Hauptdüse (115) zufließende Kraftstoff mit der über die Ausgleichluftdüse (150) einströmenden Luft vorgemischt wird. Ist der Leerlauf-Kraftstoffkanal aber nach außen offen, gelangt auf diesem Wege zusätzlich Luft in den Mischrohrschacht. Die Folge ist ein sehr großer Luftüberschuß im Hauptdüsenystem, mit dem der Motor auch nicht laufen kann. Mit teilweise gezogenem Choke läßt sich das in gewissen Grenzen kompensieren, weil hier der gesonderte Startvergaser zusätzliches, kraftstoffreiches Gemisch liefert.

E. P.

Schließkeil verstellbar

Zur Beseitigung des Türklapperns beim Trabant gestaltete ich die Gleitstücke der Schließkeile verstellbar. An der mit Pfeil gekennzeichneten Stelle des Schließkeils wurde eine Bohrung mit Gewinde M 4 angebracht und eine M 4-Schraube mit dem Kopf nach unten eingeschraubt. Das ausreichend elastische Gleitstück wurde dann aufgesteckt und kann je nach Verschleiß mit der Schraube verstellt werden. Der Schraubenschaft wurde dazu mit einem eingesägten Schlitz versehen.

Dr. M. Braun, Berlin



Bei den Türschlössern der neueren Ausführungen erübrigt sich eine solche Nachstellung der Schließkeile. Sie haben anstelle der unteren Gleitkufe einen gefederten Kunststoffkeil, der das Höhenspiel bei jedem Türschließen automatisch ausgleicht. Nutzen sich hier mit der Zeit die obere Gleitkufe des Schlosses oder die Gleitstücke des Schließkeils ab, so verschiebt sich der erwähnte Keil unter dem Einfluß der Federkraft etwas weiter als zuvor, bis die Tür im Schloß nicht mehr klappern kann.

Die Redaktion

Anlasser klemmte

Bei einem neuen Trabant-Anlasser (Baujahr 1982) gab es bereits 14 Tage nach dem Einbau Klemmerscheinungen. Beim Startversuch war nur das Klicken des Magnetschalters zu hören. Nach der Demontage zeigte sich, daß das Ritzel beim Ausschalten zwar aus dem Zahnkranz ausgespart, aber nicht vollständig bis in seine Ruhelage zurückgeschoben war. Dabei stand der Einspurhebel schräg und klemmte im Gehäuse. Nicht ausreichende Schmierung und Grate, die zunächst als Fehlerquelle vermutet und beseitigt wurden, waren nicht die Ursache, denn nach wenigen Tagen trat der gleiche Fehler wieder auf. Mit einem neuen Magnetschalter funktionierte der Anlasser etwa eine Woche lang, bis es wieder zur gleichen Verklemmung kam.

Nach erneuter Demontage und genauer Untersuchung aller infrage kommenden Teile wurde schließlich festgestellt, daß die gabelförmigen Arme des Einspurhebels geringfügig verbogen waren. Dadurch lag die Fluchtlinie zwischen den beiden Zapfen, die am Ritzel eingreifen, nicht

parallel zur Achse des Bolzens, der den Hebel im Gehäuse lagert. Deshalb stellte sich der Einspurhebel schräg und verklemmte. Die für die einwandfreie Funktion erforderliche Parallelität der Gabel zur Bolzenachse wurde durch Nachbiegen wieder hergestellt. Seitdem hat der Anlasser nicht wieder versagt.

E. P.

Einbau des Blinkgebers

Beim Kauf eines Blinkgebers für den Trabant stellte ich fest (Aufdruck auf dem Blinkgeber und Verpackungsmaterial), daß dieser „senkrecht, mit den Anschlüssen nach unten“ einzubauen ist. Werkseitig wird das aber genau umgekehrt gemacht. Warum ist das so, haben die Automobilwerke Zwickau bessere Erfahrungen als das Herstellerwerk des Blinkgebers Kombinat VEB Fahrzeugelektrik Ruhla?

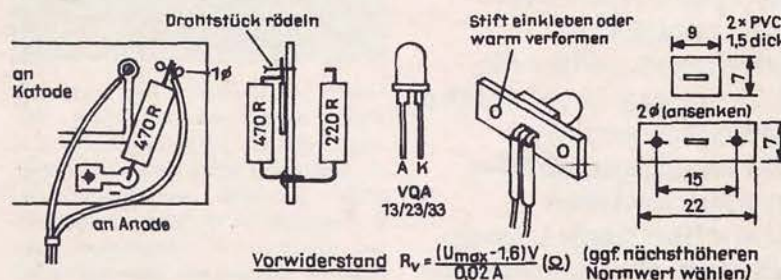
Helmut Wierschke, Kemnitz

Die Empfehlung, den Blinkgeber senkrecht, mit den Anschlüssen nach unten zu montieren, dient dem Schutz der Innenteile vor Nässe. Auf der Anschlußseite sind Undichtheiten zwischen dem Gehäusekopf und der Isolierplatte sowie an den Steckfahnen nicht zu vermeiden. Sollte hier Spritwasser eindringen, kann es bei empfindlicher Einbaulage auf den gleichen Wegen wieder ablaufen. Bei nach oben gerichteten Anschlüssen würde sich eindringendes Wasser im dichten Aluminiumtopf sammeln und schließlich das Blinkrelais unter Wasser setzen, womit es unweigerlich ausfällt. Unter dem Armaturenbrett, wo der Blinkgeber nicht naß wird, hat die Einbaulage keinen Einfluß auf die Funktion. Bei der Montage im Motorraum muß sie unbedingt beachtet werden, um vorzeitige Ausfälle zu vermeiden. Das gilt nicht nur für Blinkgeber, sondern auch für Kfz-Relais.

Die Redaktion

FAHRZEUGELEKTRIK

Erhaltungsladegerät mit Ladeanzeige



Das sehr nützliche Erhaltungsladegerät des VEB Inducal Göllingen (siehe Heft 10/81) hat leider keine Kontrollanzeige, die den fließenden Ladestrom signalisiert. Bei defekter oder korrodierter Sicherung für die Handlampensteckdose, gelockerten Kabelanschlüssen oder bei Netzausfall ist das Ausbleiben des Stromflusses nicht erkennbar. Vom Hersteller wurde aber offensichtlich die Möglichkeit geschaffen, hinter der Frontseite des Gehäuses eine Kontrolllampe anzubringen. Hier sind zwei Halterungen und eine vorbereitete Aussparung vorhanden.

Zur Anzeige des Stromflusses kann der Spannungsabfall am 220-Ohm-Widerstand genutzt werden, indem eine Leuchtdiode (VQA 13) mit Vorwiderstand parallel geschaltet wird. Der Spannungsabfall ist während des Ladevorganges auszumessen und der Vorwiderstand nach angegebener Formel zu berechnen. Bei einer 6 V / 84 Ah-Batterie beträgt der Spannungsabfall 11 Volt, es ist also ein Vorwiderstand von 470 Ohm einzusetzen. Aus Platzgründen wird ein zementierter

2 W-Widerstand gewählt. Als flexible Verbindung zur LED genügen etwa 80 mm lange dünne Schaltlitzen, auch von Synchronkabeln für Blitzgeräte, keinesfalls Schaltdraht. Die Kennzeichnung der Anschlußfahnen der LED ist zu beachten, da keine Kurzschlußdiode vorgesehen ist (siehe Skizze).

Das Gehäuse ist mit der entsprechenden Bohrung (5 mm für VQA 13) in der Aussparung zu versehen. Den festen Sitz gewährleistet weiter eine Halterung aus PVC (Skizze). Die Anschlüsse der LED sind nach unten umzubiegen und mit Isolierschlauch zu überziehen. Die Schaltlitzen sollen die beiden Widerstände nicht berühren. Die neuen Lötstellen auf der Platine sind mit Isolierlack oder Kolophoniumlösung zu schützen. Das nachgerüstete Gerät ist von einem Fachmann zu überprüfen.

Gerhard Schulz, Hermsdorf



Das Spitzenmodell der bisherigen Dacia-Baureihe, der WAS 2107, wurde zum zweiten Male von AVTOEXPORT in Leipzig präsentiert. Es ist die achte Variante im Typenprogramm der Dacia-Pkw mit Hinterradantrieb. Der

neue Frontriebler WAS 2108, über den wir bereits mehrfach berichteten, hatte bislang keine Ausstellungspremiere. Er soll aber den WAS 2105 und WAS 2107 nicht ablösen, sondern parallel dazu gebaut werden.



Einzige Zweirad-Exponate des Auslandes waren die sowjetischen Ish-Zweitakter in einer mit viel verchromten Partien optisch aufgewerteten Ausführung. Als Solomaschine gab die Ish-Planeta 4 ihren Einstand, ihre Ge-



spanndienste bot die Ish-Jupiter 4 an. Obwohl beide Modelle eine Doppelauspuffanlage besitzen, arbeiten nur bei der Jupiter zwei Zylinder. Beide Maschinen sind aber Vertreter der 350-cm³-Hubraumklasse.

Herbstmesse '84 in Leipzig.

Den Pkw-Offerten namhafter Automobilhersteller aus Europa und Japan gehörte offensichtlich wiederum selbst die Aufmerksamkeit solcher Messebesucher, die Messengeschäfte in ganz anderen Branchen nach Leipzig führten. Die Automobilstände jedenfalls waren von früh bis spät umringt; keiner schien sie auszulassen. Technische Trends beim Pkw und die breite internationale Modellpalette überhaupt, von der die Leipziger Exponate traditionsgemäß einen informativen Querschnitt vermitteln, fanden ein Publikum, das interessiert nicht sein konnte.



Mächtig gemausert hat sich der kleine rumänische ARO 10.4, den Auto-Dacia als 4-WD-Variante – also mit wahlweise schaltbarem Vierradantrieb – vorstellte. Der schicke Geländegänger ist mit jenem aufgebohrten Dacia-Motor ausgerüstet, der auch im Dacia-Break (Kombi) neuerdings seine Arbeit verrichtet. Er hat 1397 cm³ Hubraum (Typ 1410) und leistet 48 kW (65 PS). Dem 1180 kg schweren Fahrzeug können 450 kg aufgebürdet werden. Spitze: 118 km/h.



Neue Dacia-Konturen beim Typ Pickup. Er ist richtig, wenn es um kleinere Transporte geht, die ökonomisch und schnell bewältigt werden sollen. Diesem international aktuellen Konzept war 1983 auch schon AWE mit dem Wartburg-TRANS gefolgt. In der Lastenvariante hat der Dacia übrigens an der Hinterachse Längsblattfedern.



Hervorragende Qualität bescheinigte eine Messegoldmedaille dem großen Renault, den auf dem Firmenstand in Halle 17 ein GTX-Modell vertrat. Mit dem Typ 25 hat Renault nun einen Wagen der oberen Mittelklasse, der sich u. a. mit dem Citroen CX, dem Peugeot 505 oder dem Volvo 740 messen kann. Der Vierzylinder des Re-

nault 25 GTX gewinnt aus 2165 cm³ Hubraum 89 kW (121 PS) durch elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung. Höchstgeschwindigkeit: 197 km/h. Originelle Ausstattungszugabe: ein Bordcomputer, der – mit „synthetischer Stimme“ – sprechen und manche Kontrollampen ersetzen kann.





Wie immer zeigte Fiat vor allem die Kleinen des Fertigungsprogramms: Regata (1585 cm³, 74 kW), Uno 55 (1116 cm³, 40 kW) und Panda 45 S – letzterer in ungewöhnlichem Schwarz (903 cm³, 33 kW). Flankenschutz auf

dem Fiat-Stand lieferten einerseits ein Prisma 1600 (1585 cm³, 77,2 kW bzw. 105 PS) als Limousine und andererseits ein Fiat 124 Spider Europa (1995 cm³, 77 kW/105 PS), die mit 180 km/h schnellsten italienischen Exponate.



Neuling in Leipzig: der spanische SEAT Ronda mit 1,2 und 1,5 l Hubraum, ein auf Fiat-Ursprung basierender Fronttriebler, den das Nationale Industrie-Institut präsentierte. Bei 1461 cm³ Hubraum leistet der

Vierzylinder-Viertakter 62,5 kW (85 PS). Obenliegende Nockenwell (Zahnriemenantrieb) und elektrische Zündung, aber auch das seriemäßige Fünfganggetriebe weisen die Ronda als zeitgemäßes Auto aus.



Zwei japanische Automobilmarken kamen nach Leipzig – Mazda und Nissan. Mazda zeigte den bei uns inzwischen bekannten Typ 323, den größeren Typ 626 als Coupé (1998 cm³, 102 PS) und den Familienbus Bongo. Nissans Paradestück war zweifellos der sportliche ZX (Bild unten). Er gilt als der erfolgreichste Sportwagen, der je von einer Automobilfirma gebaut wurde, denn der Vorgänger des ZX 300, der ZX 280, gehörte seit vielen Jahren zum Nissan-Programm. Leipziger Triumph: Messsegold. Mehr als eine Million ZX-Flitzer kamen bislang auf die Räder.



der. (6-Zylinder-V-Motor, 2940 cm³, 125 kW bzw. 170 PS, Hinterradantrieb, 224 km/h).

Ganz in Weiß strahlte bei Nissan wiederum der Messsegold-Gewinner des Vorjahres: der Micra, diesmal war ein Super GL Blickfang vor dem Pavillon. Aus 988 cm³ Hubraum stellt der nur 69 kg schwere Leichtmetall-Vierzylinder 40 kW (55 PS) zur Verfügung. Das reicht für 140 km/h bei ganzen 645 kg Wagenmasse! Mit 4,2 l/100 km soll ein konstantes Tempo von 90 km/h gehalten werden können, versichert Nissan.



Citroën präsentierte wiederum den BX, den Visa II und das Spitzenmodell CX (Bild oben), diesmal als GTI-Variante, also dem sportlichen CX-Typ. Das „I“ steht für „Injection“ (Einspritzmotor). Das Auto kann reichlich 190 km/h an Tempo vorlegen, verbraucht – nach Werksangaben – bei konstant

90 km/h 7,8 l/100 km und demonstriert damit einmal mehr, wie Karosserieform und Geschwindigkeit einfließen auf die Ökonomie des Fahrens. Im Stadtverkehr gibt sich der GTI weit anspruchsvoller: 15,3 l/100 km sind da die Werksvorgabe.



Messsegold für den kleinen Peugeot 205! Am Stand der französischen Firma, die zum PSA-Konzern gehört (Talbot, Citroën), wurde das Diplom stolz gezeigt. Der fünfplätzigere Viertürer hat einen Radstand von 2420 mm bei 3705 mm Gesamtlänge, woraus sich trotz der Kompaktheit der Karosserie viel Innenraum ergibt. Vierzylinder-Vergasermotoren mit drei verschiedenen Hubräumen (954, 1124, 1360 cm³) und neuerdings auch ein Diesellaggregat sind das Motorisierungsangebot für 205-Interessenten. Die Federung des Fronttrieblers übernehmen vorn Mc-Pherson-Federbeine, hinter Torsionsstäbe (gezogene Schwingen zur Radführung). Werksangaben für den Kraftstoffverbrauch: minimal 4,3 l auf 100 km bei konstanter Fahrt mit 90 km/h, im Stadtverkehr 6,8 l/100 km.



VW machte mit einem Mini-Pkw, einem sogenannten Ideenträger für Form, Ausstattung und Technik auf Wolfsburg Exponate aufmerksam. Der VW-Student hatte in Leipzig seinen letzten öffentlichen Auftritt. Nur kommt er ins Forschungsmuseum der Firma (Wir stellen den Pkw der Subkompaktklasse in Heft 7/84 vor). Der neue Golf und der abgeleitete Jetta (Bild oben) als Rückgrat des Modellprogramms waren selbstverständlich mit von der Partie (Vergasermotoren von 40, 55, 66 und 82 kW (55, 75, 90, 112 PS) und zwei Diesellaggregate mit 40 kW (54 PS) bzw. in Turboausführung mit 51 kW (70 PS).



**Rechtsauskunft
in neuer Form**

In Heft 10/81 begannen wir mit der Reihe „Räderrecht“. In zwölf Beiträgen wurden Rechtsfragen zum Auto behandelt, die im Zusammenhang mit der Garantie standen. Das große Interesse unserer Leser hat uns bewiesen, daß solche Themen stark gefragt sind.

In einer redaktionellen Vorbemerkung hatten wir darauf hingewiesen, daß in dieser Reihe keine persönlichen Fälle behandelt werden können. Soweit es möglich war, sind wir trotzdem auf einige eingegangen, wenn damit allgemeininteressierende Fragen angeschnitten wurden.

Wenn wir der Reihe „Räderrecht“ nun eine neue Form geben und sie als Frage-Antwort gestalten, wollen wir die Möglichkeit schaffen, daß noch direkter auf die Fragen der Leser zu Rechtsproblemen rund um das Kraftfahrzeug eingegangen werden kann. Auch dabei lassen wir uns natürlich von dem Grundsatz leiten, daß wir persönliche Fälle nicht lösen wollen und können und daß wir nur solche Fragen zur öffentlichen Beantwortung auswählen, die von einem breiten Interesse sind.

Mit der neuen Form erweitern wir zugleich die Themenbreite. Sie wird von der familienrechtlichen Problematik der Teilung des ehelichen Eigentums bei der Scheidung (und hierbei eben vor allem des Autos) bis hin zur Haftung eines Hotels für die Fahrzeuge der Gäste reichen – um nur zwei Beispiele zu nennen.

Sie, liebe Leser, können zum Gelingen der neuen Form von „Räderrecht“ beitragen, indem Sie uns Fragen dieser Art zur Beantwortung vorschlagen. Die Antworten werden dann selbstverständlich immer so weit verallgemeinert, daß sie nicht nur Ihnen persönlich helfen. Eine solche Verfahrensweise schließt auch ein, daß zwischen der Fragestellung und ihrer Beantwortung ein längerer Zeitraum entstehen kann. Damit sich jeder in die jeweilige Rechtsproblematik weiter vertiefen kann, werden die entsprechenden gesetzlichen Regelungen und – soweit vorhanden – Veröffentlichungen aus der juristischen Fachpresse und höchstgerichtliche Entscheidungen dazu mit genannt werden. Als Autor steht uns wie bisher Rechtsanwalt Dr. Manfred Pflichtbeil zur Verfügung.
Die Redaktion

**Mietgarage:
Kündigungsschutz?**

Seit mehreren Jahren habe ich eine Garage gemietet. Der Eigentümer hat mich vor meinem Urlaub angesprochen, ob die Garage zur Durchführung von Instandsetzungsarbeiten frei wäre. Ich habe das für die Dauer meines Urlaubs bejaht. Nun hat der Eigentümer ein anderes Schloß am Garagentor angebracht und verweigert mir den Zugang und die Nutzung.

Der zwischen Ihnen und dem Eigentümer der Garage bestehende Mietvertrag ist nach Ihrer Darstellung nicht durch eine Vereinbarung oder anderweitig aufgehoben worden. Eine Kündigung durch den Vermieter, als einseitige Erklärung, wäre ohnehin nur unter Beachtung der Grundsätze der §§ 120 bis 123 Abs. 1 und 2 ZGB möglich. Das ist für Garagen ausdrücklich im § 129 ZGB geregelt. Das bedeutet, daß auch für Garagen Mieterschutz besteht. Somit kann das Mietverhältnis gegen den Willen des Mieters nur durch das Gericht und dann auch nur in den gesetzlich geregelten Fällen aufgehoben werden.

Solche Gründe für eine gerichtliche Aufhebung des Mietverhältnisses wären:

- wenn ein Mieter seine Pflichten aus dem Mietvertrag wiederholt gröblich verletzt hat,
- die Rechte anderer Nutzungsberechtigter bzw. Mieter oder des Eigentümers durch den Mieter gröblich verletzt wurden, oder
- wenn dringender Eigenbedarf vom Vermieter geltend gemacht wird.

Ich habe die Umstände, unter denen ein Mietverhältnis über Garagen durch das Gericht aufgehoben werden kann, so ausführlich dargelegt, um deutlich zu machen, daß das Verhalten des Eigentümers in Ihrem Fall keine Beendigung des Mietverhältnisses darstellt und ungesetzlich ist.

Als Mieter haben Sie das Recht zum vertragsgemäßen Gebrauch der Garage, wozu auch die ungehinderte Möglichkeit der Zufahrt zählt. Ihre Zusage, die Garage während Ihrer Abwesenheit für die Dauer des Urlaubs dem Vermieter zur Verfügung zu stellen, gleichgültig zu welchem Zweck, stellt keine Aufgabe Ihrer Rechte aus dem Mietvertrag dar. Fordern Sie daher zunächst noch einmal den Vermieter auf, Ihnen den ungehinderten Zutritt zur Garage zu gewähren und Ihnen diese geräumt von seinen Sachen zur weiteren Nutzung zu übergeben. Stellen Sie diese Forderung sicherheitshalber in einem eingeschriebenen Brief, von dem Sie sich eine Durchschrift als Beweis auf-

bewahren. Sollte der Vermieter dieser Aufforderung nicht bis zu dem von Ihnen gesetzten Termin nachkommen, müßten Sie eine Zivilklage einreichen. Diese Klage wäre auf § 328 ZGB zu stützen (Ansprüche auf Beseitigung und Unterlassung von Störungen). Sie müßten darin darlegen, daß Sie einen Mietvertrag für diese Garage haben (der selbstverständlich auch dann gilt, wenn er nur mündlich besteht), daß Ihnen die Ausübung dieses Mietrechts vom Vermieter seit der Rückkehr von Ihrem Urlaub verweigert wird und was Sie getan haben, um eine außergerichtliche kameradschaftliche Klärung zu erreichen. Der Klage wären der Mietvertrag oder Belege über Mietzahlungen und der außergerichtliche Schriftverkehr beizufügen.

Sie können die Klage auch zu Protokoll der Rechtsantragstelle des Gerichts erklären oder durch einen Rechtsanwalt einreichen lassen.

**Dienstreise mit
Privat-Pkw:
Wer zahlt Schaden?**

Ich habe mit Genehmigung meines Betriebes im Ausnahmefall meinen Pkw für eine Dienstreise genutzt. Dabei ist ein Kurbelwellenschaden aufgetreten. Mein Betrieb will mir die Instandsetzungskosten dafür nicht erstatten.

Die Benutzung privater Pkw für dienstliche Zwecke ist ohnehin nur im Ausnahmefall zulässig. Sie bedarf der ausdrücklichen vorherigen Vereinbarung mit dem Betrieb. Die Betriebe sind im übrigen dazu angehalten, nur dann eine solche Vereinbarung zu treffen, wenn der Werk tätige den Nachweis erbringt, für seinen Pkw eine freiwillige Kasko-Versicherung abgeschlossen zu haben.

Für die Benutzung dieser privaten Pkw für dienstliche Belange wird ein pauschalisierter Betrag, das sogenannte Kilometergeld gezahlt. Seine Höhe ist so bemessen, daß damit mehr als nur der eigentliche Benzinverbrauch erstattet wird. Der über die Kosten für das Benzin hinausgehende Betrag soll jeweils anteilig die abnutzungsbedingte Wertminderung des Fahrzeugs, die Kosten für Steuer und Versicherung und die Aufwendungen für Reparaturen und Wartungen abgedeckt werden.

Wenn am Pkw während der Dienstreise ein technischer Defekt auftritt, wie in der Fragestellung der Kurbelwellenbruch, dann ist das Zufall. Er

hätte genauso gut bei einer Privatfahrt vor oder nach der dienstlichen Verwendung des Pkw passieren können. Es besteht kein ursächlicher Zusammenhang zwischen der betrieblichen Verwendung des privaten Pkw und dem Schadenseintritt. Vielmehr ist der Kurbelwellenbruch auf die normale Abnutzung oder auf Fehler im Material zurückzuführen. Der private Pkw-Besitzer hat dafür folglich auch dann allein einzustehen, wenn das gerade während der dienstlichen Verwendung des Pkw geschieht.

Anders ist die Rechtslage dann, wenn der Pkw während der Dienstreise beschädigt oder zerstört wird. Das sind nicht Ereignisse, die aus der bisherigen Nutzung bzw. dem Zustand des Kfz abzuleiten sind, sondern sie treten durch zusätzliche Einwirkungen ein. Gibt es hierfür einen Verursacher, der nach den allgemeinen Regelungen für den Schaden ersatzpflichtig gemacht werden kann, hat sich der private Pkw-Besitzer mit seiner Forderung an diesen zu halten. Für den Fall, daß der Eigentümer des Pkw die Beschädigung oder Zerstörung selbst verursacht hat, würde dann die Kaskoversicherung eintreten (bis auf den Betrag der Selbstbeteiligung). Das gilt auch bei mutwilligen Beschädigungen und Beraubungen durch Unbekannte.

Nur dann, wenn vom Schädiger kein Ersatz zu erlangen ist, weil er unbekannt geblieben (ein typisches Beispiel hierfür sind die Parkplatzschäden) bzw. zahlungsunfähig ist, und für den Fall des verbliebenen Selbstbeteiligungsbetrages bei eigener Schadensverursachung können Forderungen an den Betrieb gestellt werden.

Die Rechtsgrundlage dafür ist § 271 AGB. Danach hat der Betrieb dem Werk tätigen Schadenersatz zu leisten, wenn dieser mit betrieblicher Genehmigung persönliches Eigentum zur Erfüllung seiner Arbeitspflichten verwendet und dieses dabei beschädigt oder zerstört wird.

Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß der Betrieb u. U. bei eigenem Verschulden des Werk tätigen die arbeitsrechtliche materielle Verantwortlichkeit des Werk tätigen für den Eintritt des Schadens prüfen und in diesem Umfang die Leistung versagen könnte.

U(h)rig

Am 16. 12. 83 gegen 12.30 Uhr versuchte ich auf dem Parkplatz Klettwitz (Autobahn Berlin-Dresden), den Keilriemen meines Trabant zu wechseln bzw. einen neuen aufzulegen. Dabei half mir ein Lkw-Fahrer, höchstwahrscheinlich aus dem Bezirk Dresden. Ich erkannte (allerdings bei Schneetreiben) nur ein Y auf dem Kennzeichen seines Autos.

Während der Reparatur bat er mich, seine Armbanduhr zu halten. Bei einer Hilfestellung steckte ich die Uhr in meine Tasche – und fand sie erst zu Hause wieder. Seitdem bemühe ich mich, den Uhrenbesitzer ausfindig zu machen. Aus unserem Gespräch glaubte ich entnommen zu haben, der Lkw-Fahrer könne aus Langenbrück oder Königsbrück stammen. Dort habe ich mich schon erkundigt, auch einen Aushang angebracht – vergeblich.

Nur hoffe ich, daß der freundliche Helfer auf diesem Wege wieder zu seiner Armbanduhr kommt.

Ingrid Dittrich
8021 Dresden
Postgang 6

Reaktion

Die im Heft 7/84, Seite 31, abgebildeten Verkehrszeichen, die im Seebad Ahlbeck und auf dem Zeltplatz Trassenheide standen, wurden bereits durch das jeweilige örtliche Organ verändert, und es wurde der ordnungsgemäße Zustand hergestellt. Mit den jeweiligen örtlichen Organen und der Zeltplatzverwaltung erfolgte eine Aussprache mit dem Ziel, daß in Zukunft bei Aufstellung oder Anbringung von Verkehrszeichen eine Zustimmung der Deutschen Volkspolizei eingeholt wird. In den beiden gezeigten Fällen ist das versäumt worden.

Volkspolizei-Kreisamt Wolgast

Regentour

Ich war in Grüna (bei Karl-Marx-Stadt) zu Besuch und mußte zu 10.30 Uhr in Potsdam zur Musterung sein. Als ich gegen 4.30 Uhr mit meiner TS 150 losfuhr, regnete es bereits. Ich fuhr bis Leipzig, da war ich trotz zweckmäßiger Motorradbekleidung von oben bis unten durchnäßt und durchfroren. Doch bis Potsdam waren es immer noch etwa 140 km. Ich „kämpfte“ mich bis Bad Dübener durch, doch dann war mein „innerer Ofen“ aus. Ich konnte einfach nicht mehr weiter. So bin ich dann in Bad Dübener zur Volkspolizei gefahren, um diese zu bitten, in Potsdam bei der Musterungsstelle anzurufen und um mich aufwärmen zu können. Ich wurde ohne viele Worte aufgenommen. Nach zwei Stunden konnte ich meine Fahrt in trockenen und warmen Sachen fortsetzen. Diese Hilfe hat mich

riesig gefreut, und ich werde sie mein Leben lang nicht vergessen. Die Volkspolizisten waren im wahrsten Sinne des Wortes Freund und Helfer.
Uwe Henker, Pritzwalk

Dank...

... dem Notdienst vom ADMV Weißfels, der am 16. 4. 84 auf der Autobahn Schkeuditzer Kreuz-Berlin am Kilometer 143 am Motor und Auspuffkrümmer des Autos BR 35-87 schnelle Hilfe leistete.
Hans Strüfing, Schwerin

... den beiden VB-Genossen in Pflibram (ČSSR), die uns am 5. 8. 84 nach einer Verkehrskontrolle durch die Stadt lotsten und uns damit aus der Klemme halfen – wir hatten uns verfahren.
Karl-Ernst Weickelt, Zittau

... dem namentlich leider unbekanntem Fahrer des Skoda S 100 mit dem polizeilichen Kennzeichen FJ 52-76, der mich am 22. 4. 84 auf der Autobahn, Raststätte Osterburg, abschleppte.
Dr. med. Dietmar Beuthner, Zwickau

... den Genossen der Grenzübergangsstelle Reitzenhain für die freundliche und zügige Abfertigung am Abend des 12. 8. 84. Trotz starken Rückreiseverkehrs und einer Schlange von etwa 5 km waren wir bereits nach 55 Minuten Wartezeit wieder auf heimischem Boden.
Gertraud Scholz, Altenhof

Nächtliche unebene Fahrbahn?

Wenn schon, dann müßte ein Zusatzzeichen unter dem Warnzeichen nach Bild 412 angebracht sein.



Der Fotoautor *Wolfgang Erben* aus Rudolstadt läßt uns nicht Schilderraten, er liefert die Lösung gleich mit: Es handelt sich um Vergeblichkeit. Das obere Schild deutete einstmals auf die Schließung eines Bahnüberganges hin.



Nicht immer ist ein anderer schuld

Die KASKO-Versicherung schützt Sie nicht nur im Falle eines Unfalls vor finanzieller Belastung, sondern beispielsweise auch dann, wenn Ihr Kraftfahrzeug durch Naturgewalten zu Schaden gekommen ist.

Unsere Mitarbeiter beraten Sie gern.

KASKO
bevor es zu spät ist!

STAATLICHE
VERSICHERUNG
DER DDR



Ansichtskarten, Pappfotos, Plakate, Sammelbilderserien, bis 1920, auch große Sammlungen, kauft geschlossen:

Hopke, 1401 Freienhagen
Kleinsiedlung 11 a

WAS 21011, Bauj. 1976, Unfallw., 40 000 km, für 5000,- M zu verk.
Jürgen Thiele, 4601 Lammsdorf
Nr. 7, ab 16.00 Uhr

Verk. „Der Deutsche Straßenverkehr“ Jg. 1966/69 bis 1983, 171 Hefte (21 fehlen).
Wahls, 2600 Güstrow
Plauer Straße 34

Sammler kauft alles über Kfz, von den Anfängen bis heute, Prospekte, Bedienungsanl., Kataloge, Fotos, Bücher, Zeitschriften usw.

H. Aschoff, 3530 Havelberg
Neustädter Straße 10

Benzinhahnverläng. f. Trabant-Typen m. Nadelfilzablage (kein Sachsenring-Modell, einf. Ausführ.). Leichte Montage u. Bedienung, dazu Einbauanweisung m. Foto, komplett. Preis 5,- M. Versand gegen Vorkasse (Postanweisung u. Briefumschlag m. Empfängeranschrift u. 0,40 M Briefmarke)

Alleinverkauf: **Fa. W. Reichel**
9330 Oibernau 1, Berggasse 12

Knüppelschaltung f. Trabant 601, Bauanleitung 20,- M, poliz. zugelassen, leichter Umbau, zuverlässig bis Körpergröße 1,80 m per Postanweisung und Rücksendebrief an:

R. Stümpfel, 8052 Dresden
Lotzdorfer Straße 4
Einbau nur auf Anfrage

Akustisches Warngerät f. Trabant u. Wartburg 353; zur Erinnerung. an noch eingeschalt. Licht bei abgest. PKW, Verhinderung d. Entladung d. Batterie. W 353 – 17,50 M; Trabant, 6 V – 13,90 M; 12 V – 16,50 M.

Godehardt, 7030 Leipzig
R.-Lehmann-Straße 57

Verloren

Am 12. 5. 84 habe ich auf der Urlaubsfahrt einen Fotoapparat (Erbsstück) auf dem Autobahnparkplatz bei Laage (in Richtung Rostock) am Sitzplatz hingelassen. Der ehrliche Finder möchte sich bitte melden.

Horst Hartmann
1017 Berlin
Paul-Robeson-Str. 4

Fundsache

Auf unserer Rückreise aus der ČSSR am 16. 7. 84 machten wir auf einem Parkplatz an der Fernverkehrsstraße Nr. 9 Rast. Hier fand meine Frau eine in Papier gewickelte, offensichtlich wertvolle Damenarmbanduhr und eine Halskette. Der Verlierer melde sich bitte bei **Siegfried Stürmer, 7701 Neustadt, Nr. 9a**

Anders als auf unseren bisherigen Bildern stellt sich der Straßenverkehr auf dem Gemälde (1901) von Hans Baluschek dar:

Keine Kutschen, Straßenbahnen, Omnibusse, kein weltstädtisches Fluidum; statt dessen die Ärmlichkeit in einer typischen Straßenszene aus dem proletarischen Milieu Berlins um 1900.

Baluschek stellte sich neben Käthe Kollwitz als einer der ersten Künstler diesem Thema. Oft verbindet er mit seinen realistischen Zustandsschilderungen eine sozialkritische Note. Friedrichstraße, Leipziger Straße, Unter den Linden waren schon weltbekannt, hier pulsierte das Leben des kaiserlichen Deutschlands. Die Arbeiterwohngegenden, die Vororte dagegen, in denen immerhin die Mehrheit der Bevölkerung unter erniedrigenden Bedingungen lebte und die zu den dichtestbesiedelten in Europa zählten, wurden vom Magistrat vernachlässigt, von den Besuchern der Hauptstadt gemieden. In einem Raum wohnten hier zuweilen mehr als sechs Menschen. Die Wohnküche, die feuchte Kellerbehausung wurden zum typischen Domizil vieler Berliner. Ent-

Verkehr in der Kunst

Hans Baluschek (1870–1935): Kohlefuhrer



sprechend waren auch alle anderen Lebensumstände. Wie das Stoppeln von Kartoffeln auf dem Lande gehörten das Aufsammeln und der nicht gerade risikofreie Transport von Kohlestücken zur lebenswichtigen „Freizeit“beschäftigung in den Arbeiterfamilien.

Dr. Hellmut Rademacher

Repro: F. He