

**Im Spiegel des Sozialismus
heute schon
die Welt von morgen kennenlernen!**

Periodikum für wissenschaftlichen Sozialismus

Herausgeber: Arno Peters

● Heft 7 (Mai): Bürokratie im Sozialismus — Russische Volksbildungsreform — Glück und Ende des Austromarxismus — „Sozialdemokratische Horchposten“ (Protokoll einer Geheim Sitzung) — Industrielle Revolution und Krisenzyklus — Leserbrief.

● Heft 8 (Juni): Diskussions-Beiträge zum SPD-Programm von Dr. Hugo Kramer, Genf; Prof. Dr. L. L. Mathias, Ascona; Prof. Albert Pfirmer, Paris; Franz Strobl, Wien; Konni Ziliacus, M.P., London; Arno Behrisch, MdB; Dr. Paul Haag; Dr. Hanno Kesting; Dr. Christian Kreutz u. a. sowie ein unveröffentlichter Brief von Thomas Mann.

● Heft 9 (Juli): Wissenschaft und Weltanschauung — Marxismus in Japan — Lehrlingswunder in der Bundesrepublik — Karl Marx in Köln — Elite und Volksmassen in der Gesellschaft.

Außerdem in jedem Heft 32 Seiten Sozialistische Umschau (Kommentierte Bibliografien der internationalen Zeitschriftenliteratur).

Einzelheft 2 Mark • Jahresabonnement
24 Mark zuzüglich Porto

UNIVERSUM-VERLAG GMBH

München 13, Schellingstraße 39 • Postscheck-
konto: München 21 40



**Non-Stop
Frankfurt — Athen
in 4^{3/4} Std.**

und weiter nach Kairo

Viermal in der Woche können Sie jetzt mit den wahrhaft luxuriös ausgestatteten DC-6B der Ethiopian Airlines von Frankfurt nach Athen, Kairo und weiter nach Addis Abeba ins Märchenland der Königin von Saba fliegen. — Ein Vorteil für alle Geschäftsreisenden, ein unvergeßliches Ferienerlebnis.

Fliegen Sie mit

የኢትዮጵያ አየር መንገድ
ETHIOPIAN AIRLINES
THE WONDERLAND ROUTE

Generalagent: Deutsche Lufthansa
Vertreten in ganz Europa
durch alle IATA Reisebüros

VERKEHR

KREUZUNGEN

Gas bei Gelb

Der Polizeirat Helmut Weniger, 50, Kommandeur der Nürnberger Schutzpolizei, ist bereits durch zwei polizeiliche Neuerungen über die Bereiche der Spielzeugstadt hinaus bekanntgeworden: 1954 führte er das „Kinoschießen“ ein — eine Methode, bei der die Polizeibeamten zur Übung nicht auf Schießscheiben, sondern auf Filmbilder feuern. 1957 organisierte er in Nürnberg als erster Stadt „Großraum-Revier“ mit vollmotorisierten Beamten, eine Einrichtung, die mittlerweile in anderen deutschen Städten — zum Beispiel in Hamburg und Stuttgart — nachgeahmt wurde.

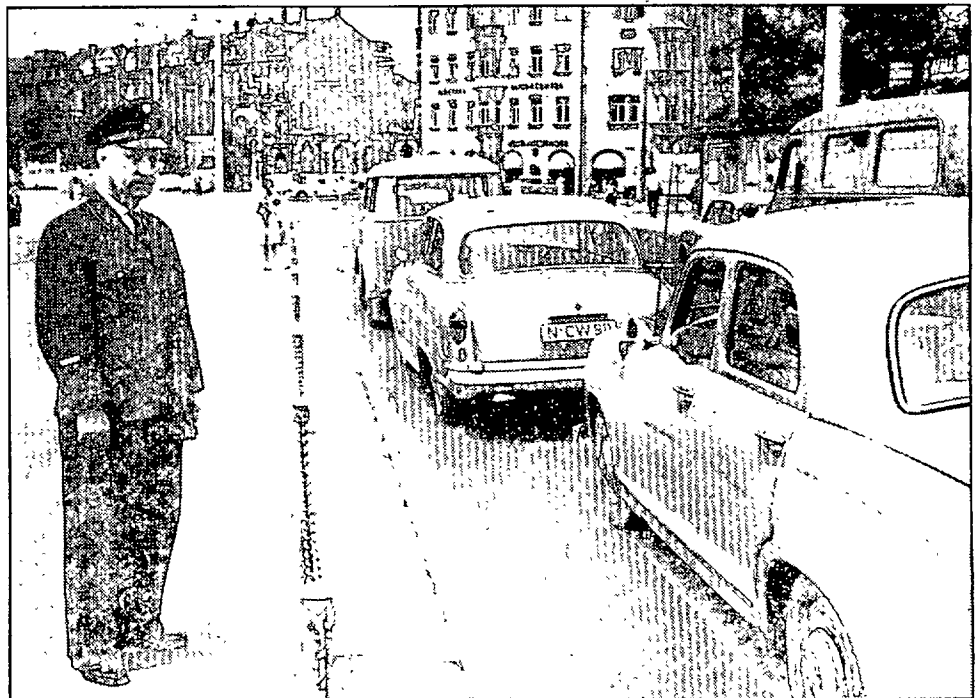
Vor kurzem hat nun der Polizeirat Weniger, ein gebürtiger Berliner, der auch im Herzen Frankens sein heimatisches Idiom bewahrt hat („Ich komme von der ollen Severing-Polizei“), eine noch wichtigere Neuerung ausgetüftelt und — mit Billigung der Nürnberger Stadtverwaltung — sogar zum Patent angemeldet: ein neues Verkehrssystem für Straßenkreuzungen. Es soll die Rechtsunsicherheit beseitigen und die Gefährdungsmöglichkeiten verringern, die an jeder Kreuzung bestehen, sobald an den Ampeln das Farbzeichen „Gelb“ aufleuchtet. Der Nürnberger Polizeirat kriti-

sierte die gegenwärtige Situation: „Die Juristen geben zwar Definitionen, aber keine grundsätzlichen Anweisungen für das Verhalten. Und die Polizeibeamten sind einfach überfordert, wenn sie das Verhalten der Autofahrer bei ‚Gelb‘ strafrechtlich beurteilen sollen.“

Nach Paragraph 2 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung bedeutet das gelbe Ampelzeichen für Verkehrsteilnehmer der vorher gesperrten Richtung „Achtung“, für die Fahrzeuge der bisher freien Richtung „Anhalten“ und für Kraftfahrer, die bereits auf der Kreuzung sind, „Kreuzung frei machen“.

So kamen denn auch die Gerichte immer häufiger zu der Ansicht, daß die starre Bestimmung des Paragraphen 2 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung großzügig ausgelegt werden müsse. Zwei richterliche Entscheidungen (der Oberlandesgerichte Oldenburg und Celle) besagten, daß das gelbe Farbzeichen für Verkehrsteilnehmer in der vorher freien Richtung nur dann „Halt“ bedeuten könne, wenn das Anhalten „noch ohne Gefahr“ möglich sei. Andernfalls heiße „Gelb“: „Beschleunigt weiterfahren“.

Der Ministerialdirektor Dr. Erdsiek vom Bundesjustizministerium nannte die Fas-



Nürnbergs Polizei-Kommandeur Weniger: Mit Tempo 70 über die Kreuzung?

Die Juristen geben zwar Definitionen, aber keine grundsätzlichen Anweisungen für das Verhalten. Und die Polizeibeamten sind einfach überfordert, wenn sie das Verhalten der Autofahrer bei „Gelb“ strafrechtlich beurteilen sollen.“

Nach Paragraph 2 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung bedeutet das gelbe Ampelzeichen für Verkehrsteilnehmer der vorher gesperrten Richtung „Achtung“, für die Fahrzeuge der bisher freien Richtung „Anhalten“ und für Kraftfahrer, die bereits auf der Kreuzung sind, „Kreuzung frei machen“.

Die Juristen geben zwar Definitionen, aber keine grundsätzlichen Anweisungen für das Verhalten. Und die Polizeibeamten sind einfach überfordert, wenn sie das Verhalten der Autofahrer bei „Gelb“ strafrechtlich beurteilen sollen.“

aber sei im Bruchteil einer Sekunde überhaupt nicht möglich.

Derselben Schwierigkeit sehen sich die Polizeibeamten gegenüber: Sie können oftmals nicht mit Sicherheit entscheiden, ob sie einen Kraftfahrer, der noch bei „Gelb“ über die Kreuzung prescht, aufschreiben sollen. Um eine Anzeige fest untermauern zu können, müssen sie errechnen und bezeugen, daß die Entfernung des Wagens zur Kreuzung beim Aufleuchten von „Gelb“ dem mutmaßlich erforderlichen Bremsweg entsprochen hat.

Da eine solche Rechnung kaum mit Sicherheit aufgestellt werden kann, gilt (laut Polizeirat Weniger) bei den Polizisten die Überwachungs-Faustregel: „Wer vor dem Durchfahren des Gelblichtes noch zusätzlich Gas gibt, verstößt in der Regel gegen die Bestimmung.“ Weil jedoch auch eine derartige Beobachtung im Verkehrsgetümmel an den Kreuzungen der Großstädte nicht immer zu erhärten ist, gesteht Weniger ein, daß diese Faustregel „nur bedingt richtig“ ist.

Dieses Dilemma glaubt Weniger nun mit Hilfe seines neuen Kreuzungssystems beseitigen zu können: „Als Tempo 50 eingeführt wurde, kam ich uff den Schnaps — jetzt hab es Festzeiten, und alles konnte errechnet werden.“ Denn der einstige Berliner Oberrealschüler („Mathematik war schon immer mein Lieblingsfach“) erkannte bei seinen Berechnungen, daß die heute übliche Gelbregelung an den Kreuzungen die Besitzer neuester Wagentypen grobsterweise mit Nachteilen belastet.

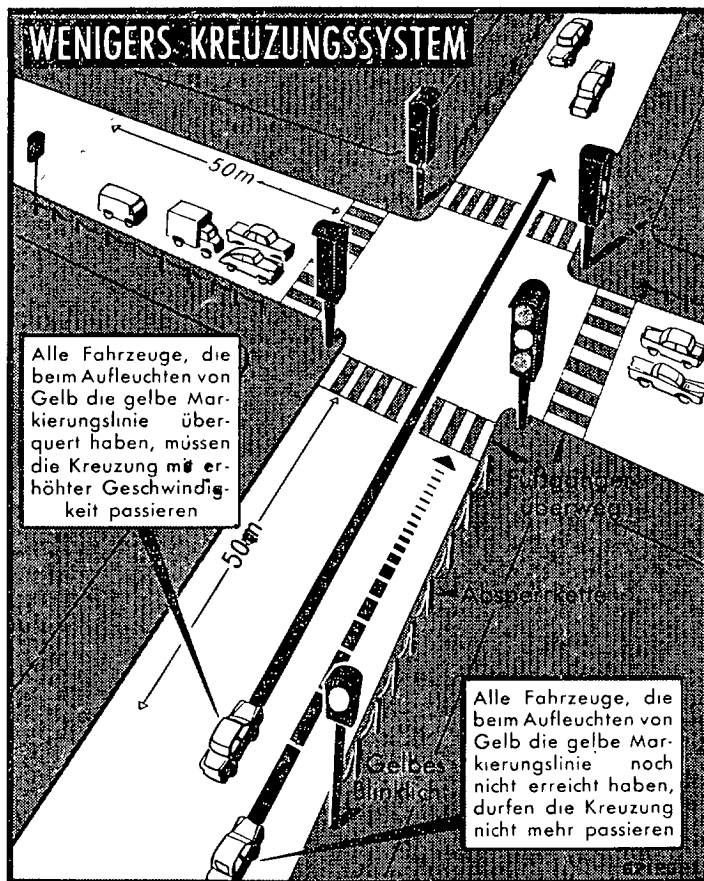
Legt man den durchschnittlichen Bremswert („Bremsverzögerung“), den alle Fahrzeuge laut Paragraph 41 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufweisen müssen, bei den Berechnungen zugrunde, so ergibt sich bei einer Geschwindigkeit von beispielsweise 50 km/st ein Bremsweg von 39 Metern. Zu dieser Strecke müssen noch die auch von den Gerichten anerkannten Schrecksekunden-Meter hinzugerechnet werden (14 Meter bei Tempo 50), so daß die gesamte Strecke, die der Fahrer vom Erkennen des Signals bis zum Stillstand des Wagens durchmißt, 53 Meter beträgt.

Aber: Diese Rechnung basiert auf der Bremsverzögerung, die gesetzlich vorgeschrieben ist (2,5 m/sec²). Und dieser Wert gilt allenfalls für ganz alte Wagenmodelle; in der Regel wirken die Bremsen der moderneren Fahrzeugtypen weit besser (bis zu 9 m/sec²), wodurch sich die Bremswege erheblich verkürzen.

Bei einem Bremswert von 4 m/sec² und 50 km/st Geschwindigkeit ergibt sich ein Bremsweg von nur 24 Metern (anstatt, wie vom Gesetzgeber als genügend angesehen, 39 Metern), und ein Wagen mit einer Bremsverzögerung von 6 m/sec² benötigt sogar nur 16 Meter Bremsweg*. Die Schrecksekunde hinzugerechnet, beträgt der Gesamtbremsweg bei einem solchen Fahrzeug nur 30 Meter (16 Meter plus 14 Meter).

Aus dem Umstand, daß sich die Bremsverzögerungen der einzelnen Fahrzeuge je nach Typ und Zustand der Bremsen erheblich unterscheiden, folgerte Polizeirat Weniger einen „geradezu paradoxen Fall“: Bremstüchtige Fahrzeuge geraten gegenüber weniger bremsfesten Wagen ins Hin-

* Zum Vergleich: Bremsverzögerung des VW 7,9 m/sec², des Opel-Rekord 8,8 m/sec², des Ford 17 M 8,4 m/sec² (Höchstwerte).



tertreffen — sie sind an den Kreuzungen nicht nur benachteiligt, sondern auch stark gefährdet. Während nämlich ein bremstüchtiger Wagen bei Tempo 50 durchaus noch stoppen kann, wenn „Gelb“ in einer Entfernung von 30 Metern aufleuchtet, vermag das bremschwache Fahrzeug mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Mindestwert von nur 2,5 m/sec² nicht mehr anzuhalten, weil sein Bremsweg volle 53 Meter beträgt.

Weniger: „Der Bremschwächling hat also zwei Möglichkeiten. Er fährt entweder bei ‚Gelb‘ durch, wenn es ihm gelingt, den vor ihm fahrenden, rasch und besser bremsenden Wagen seitlich zu überholen — oder er knallt auf den Vordermann. Der ist so oder so im Nachteil: Entweder muß er zusehen, wie das schwächere Fahrzeug noch über die Kreuzung fährt — und fahren darf und muß —, oder er hat ein verbeultes Heck.“

Also, folgerte der Polizeirat, müsse die Bedeutung der Farbe „Gelb“ anders ausgelegt werden: „‚Gelb‘ ist eine Vermittlerfarbe, braucht aber nicht das Negative zu vermitteln, sondern kann das Positive bringen.“

Wenigers Rechnung war glatt. Setzt man den vorgeschriebenen Mindestbremswert (2,5 m/sec²) voraus, braucht ein Fahrzeug beim Stadttempo 50 einen Gesamtbremsweg von rund 50 Metern. (Weniger setzte dabei sogar nur 0,7 Sekunden für die Reaktionszeit ein.)

Deswegen will der Polizeirat genau 50 Meter vor der weißen Haltlinie an der Kreuzungsampel eine gelbe, unterbrochene Linie über die Straße ziehen und so den Beginn des Bremsweges kennzeichnen. Neben der unterbrochenen gelben Linie wird als zusätzlicher Hinweis noch eine Säule mit gelbem Blinklicht aufgestellt (siehe Graphik).

Nach Wenigers Patent-Idee soll sich der Verkehr dann folgendermaßen abwickeln: Wer beim Aufleuchten von „Gelb“ mit den Vorderrädern schon die gelbe 50-Meter-Linie überfahren hat, überquert die Kreuzung trotz des gelben Ampellichts, aber

mit wenigstens 50 km/st. Alle Fahrer, die beim Aufflammen von „Gelb“ die gelbe Linie noch nicht erreicht haben, stoppen ihre Wagen. Die 50 Meter bis zur Kreuzung genügen auch dem bremschwachen Fahrzeug zum Anhalten, das die gelbe Linie mit 50 km/st erreicht und nur die Mindestbremsverzögerung aufweist.

Freilich ist eine gewichtige Ampel-Änderung nötig, damit das Weniger-System angewendet werden kann: Die Leuchtdauer des gelben Ampel-Auges muß von drei Sekunden (das ist die Mindestbrenndauer nach den Erläuterungen zur Straßenverkehrs-Ordnung) auf sechs Sekunden erhöht werden.

In sechs Sekunden legt ein Wagen mit Tempo 50 volle 84 Meter zurück. Versichert Weniger: „Das genügt, um auch eine große Kreuzung zu überqueren. Selbst der Wagen, der gerade bei ‚Gelb‘ die gelbe Linie überfährt, hat genug Zeit, um die 50 Meter bis zur Ampel und dann volle 34 Meter über die Kreuzung zurückzulegen.“ Allerdings kann nur der Fahrer erwarten, unbehelligt über die Kreuzung zu kommen, der wenigstens 50 km/st fährt.

Der Polizeirat fordert sogar, daß für das Überqueren von Kreuzungen bei „Gelb“ eine überhöhte Geschwindigkeit zugelassen werde: „Für die Strecke des Durchfahr-Sicherheitsraumes sollte eine maximale Geschwindigkeit von 70 km/st und eine minimale von 50 km/st festgelegt werden.“

Als zusätzliche Vorsichtsmaßnahme will Weniger längs des „Durchfahr-Sicherheitsraumes“ auf der rechten Fahrbahnseite Sicherheitsketten angebracht wissen. Sie sollen die Fußgänger zwingen, die Straße nur über die Zebrastreifen an den Ampeln zu überqueren und nicht — mehr oder minder weit von den Zebrastreifen entfernt — beliebig über die Fahrbahn zu schwärmen.

Der Polizeirat ist überzeugt, daß die Einführung seines Systems den Verkehrsfluß beschleunigen würde: Statt daß nach Aufleuchten von „Gelb“ eine Schlange von Wagen an die gesperre Kreuzung scharf bremsend heranbraust, geht ein erheblicher Teil der Wagen noch mit Schwung über die Kreuzung hinweg. „Nur ‚Gelb‘ kann den Stau verringern und die häufigen Unfälle vor den Kreuzungen verhindern. Die Tiefenräumung aus der Bewegung heraus kann in einem bisher nicht möglichen Ausmaß erfolgen.“

Die fünf Vorteile seiner Idee — Beseitigung der Unsicherheit bei Fahrern, Polizisten, Richtern, Vermeidung von Stauungen, schnellerer Verkehrsfluß — hält der Polizeirat Weniger für so gewichtig und nützlich, daß er die Bevölkerung mit seinem Kreuzungssystem nicht unentgeltlich zu beglücken gedenkt. Entgegen sonstiger Übung, polizeiliche Anregungen zunächst probeweise zu verwirklichen, an einer einzigen Kreuzung in Nürnberg etwa, hat Weniger Patentschutz für seine Erfindung in Anspruch genommen und will — gegen entsprechende Gebühren — Lizenzen an interessierte Städte vergeben.

Der Polizeirat hat sich vorsorglich einen erfahrenen Patentanwalt genommen. Und ein deutsches Industrie-Unternehmen hat sich schon das Alleinrecht der technischen Installation für den Bereich der Bundesrepublik gesichert.