

# VERKEHRS TECHNIK

ZENTRALBLATT FÜR DEN GESAMTEN LANDVERKEHR UND STRASSENBAU

Organ: Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen / Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften  
Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahn-Verein / Deutscher Straßenbauverband

51. Jahrgang der Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau	Schriftleitung: Prof. Dr.-Ing. E. GIESE, Oberbaurat a. D. Dr.-Ing. K. A. MÜLLER, Präsident a. D. H. PAETSCH, Berlin	47. Jahrgang der Deutschen Straßenbahn- und Kleinbahn-Zeitung
Bezugspreis: monatlich 2.25 RM (Heft 1.30 RM und Porto). — Die Verkehrs- technik erscheint zweimal im Monat. — Verlag Ullstein, Berlin SW 68, Kochstraße 22-26. Fernsprecher: Dönhoff (A 7) 3600-3665, Fernverkehr Dönhoff 3686-97. — Draht-Anschrift: Ullsteinhaus Verkehrstechnik Berlin	Anzeigenpreis in Reichsmark: Die viergespaltene (46 mm breite) Millimeter- Zeile 13 Rpf, bei Stellengesuchen 8 Rpf. Vorzugsplätze und Rabatte laut Anzeigenpreisliste. Beilagen: Preis für je 1000 netto 25 RM. — Erfüllungsort Berlin-Mitte. — Postscheck-Konto: Ullstein A. G., Berlin NW 7 Nr. 660	
HEFT 2	20. JANUAR	1934

## Verkehrserziehungswochen in Sachsen

Ministerialrat BAREUTHER-NITZE, Dresden

*Auf Anordnung des sächsischen Mini-  
steriums des Innern sind im Herbst 1933  
in ganz Sachsen Verkehrserziehungs-  
wochen durchgeführt worden — Die Auf-  
gaben, die Durchführung und die Ergeb-  
nisse dieser Verkehrserziehungswochen*

Eine vom Polizeipräsidium Dresden am 31. Juli 1933 in der Tages-  
presse veröffentlichte Notiz überschrieben „Der Tod auf der Straße,  
11 Todesopfer in einer Woche“ beleuchtete blitzartig die Zustände des  
Straßenverkehrs, die dringend der Besserung bedurften. Das sächsische  
Ministerium des Innern wies damals schon durch eine Pressenotiz auf  
diese Zustände hin und führte aus, daß der in den früheren Jahren ständig  
zurückgegangene Verkehr auf den Durchgangsstraßen und in den Groß-  
städten die Bevölkerung in eine trügerische Sicherheit gewiegt habe, die  
die Gefahren des Straßenverkehrs vergessen ließ. Leichtsin und Un-  
achtsamkeit täten das ihre, um die Zahl der Unfälle bei dem wieder  
steigenden Verkehr der letzten Zeit sich derartig steigern zu lassen, daß  
allein in der Stadt Dresden in der Woche vor der Veröffentlichung 11 Todes-  
fälle zu verzeichnen gewesen wären. Ähnlich sei es in anderen Städten.

Das Ministerium wies darauf hin, daß dieser Zustand sofort grund-  
legend geändert werden müsse. Alle polizeilichen Maßnahmen  
und alle Bestrafungen nützten nichts, wenn nicht jeder  
Straßenbenutzer sich der Verantwortung für sich und seines  
Nächsten Leben und Gesundheit bewußt wäre. Nicht nur  
die Kraftfahrer und die Radfahrer kämen hierbei in Betracht, sondern  
auch die Fußgänger, über deren Unachtsamkeit und Leichtsin gerade  
in der letzten Zeit von den Polizeibehörden des Landes lebhaft geklagt  
worden war.

In den letzten Jahren, insbesondere 1932, waren in Sachsen bereits  
durch die örtlichen Polizeibehörden der Städte in Verein mit der Säch-  
sischen Verkehrswacht Verkehrserziehungswochen abgehalten worden, die  
damals aufklärend und bessernd gewirkt hatten, einen dauernden Erfolg  
aber nicht sicherten. Es wurde deshalb in der Pressenotiz weiterhin  
darauf hingewiesen, daß es immer erneuter Anstrengung aller beteiligter  
Kreise, insbesondere der Kraft- und Radfahrverbände, der Verkehrs-  
verbände, der Schulen und der Elternschaft bedürfe, um die sich stetig  
verschlechternde Straßendisziplin wieder zu heben.

Das Ministerium des Innern machte dabei bekannt, daß es beabsich-  
tigte, in nächster Zeit im ganzen Lande Verkehrserziehungswochen  
durchzuführen.

### Aufgaben und Durchführung der Verkehrserziehungswochen

Nach längeren Vorbesprechungen mit den in Betracht kommenden  
Sachverständigenstellen und den Polizeibehörden des Landes wurde  
sodann Anfang August eine Verfügung an die in Betracht kommenden

Polizeipräsidien, Polizeidirektionen und Kreishauptmannschaften erlassen,  
die das Nähere über die vom Ministerium beschlossenen Erziehungs-  
wochen enthielt. Dieses hatte bereits durch Pressebesprechungen auf alle  
beabsichtigten Maßnahmen hinweisen lassen, so daß die Öffentlichkeit  
vorbereitet war. Ebenso wurde zur gleichen Zeit, in der die Verfügung  
an die Polizeibehörden hinausging, nochmals in einer längeren Presse-  
notiz auf die beabsichtigten Maßnahmen hingewiesen.

Die Anordnungen gingen in folgender Richtung: In der Zeit vom  
14. bis 19. August ds. Js. hatten die Polizeibehörden eine umfangreiche  
und genaue Beaufsichtigung des gesamten Verkehrs vorzu-  
nehmen und alle Verkehrsübertretungen in möglichst einfacher und kurzer  
Form den betreffenden Wegebenutzern zur Kenntnis zu bringen. Diese  
wurden erstmalig in diesen Tagen nur verwahrt und aufgeklärt. Strafe  
für weitere Übertretungsfälle wurde in Aussicht gestellt. An den einzelnen  
Tagen der Woche wurden die verschiedenen Arten der Wegebenutzer  
einzeln besonders bearbeitet, und zwar an je einem Tage die Fußgänger,  
die Radfahrer, die Motorradfahrer und Kraftwagenführer, die anderen  
Fuhrwerke und die Tierhalter.

Über die mangelnde Disziplin der Fußgänger wurde besonders in  
den Großstädten geklagt und es wurde daher die genaueste Innehaltung  
der Bestimmungen der Verkehrsordnung kontrolliert. Besonders wurde  
das unnötige und verkehrshindernde Stehenbleiben in größeren Trupps  
und das falsche Überqueren der Fahrbahn beobachtet und abgestellt.  
Dem Spielen der Kinder auf der Fahrbahn belebter Straßen wurde be-  
sondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Dasselbe galt von den Radfahrern, deren Nebeneinanderfahren in  
verkehrsstörender Weise abgestellt werden mußte. Es kam ferner das oft  
beobachtete mangelhafte Ausweichen, das Fehlen der Beleuchtung und  
der Rückstrahler, das Fahren auf falscher Seite u. a. in Betracht. Bei  
Androhung einer späteren Bestrafung war darauf hinzuweisen, daß die  
Fahräder bei weiteren Übertretungen zeitweise im sicherheitspolizei-  
lichen Interesse verwahrt würden.

Es wurde den Polizeibehörden freigestellt, soweit zweckmäßig, die  
Verwarnung durch Handzettel vorzunehmen, wie sie bereits für Über-  
tretungen der Kraftwagenführer in den Großstädten üblich sind. Bei  
den Motorradfahrern war besonders auf Innehaltung angemessener Ge-  
schwindigkeit, auf möglichste Vermeidung unnötiger Geräusch- und Ge-  
ruchbelästigung zu achten, auch waren die ab 1. Juli 1933 geltenden  
Vorschriften über die zu beleuchtenden hinteren Kennzeichen innezu-

## INHALT:

Bareuther-Nitze: Verkehrserziehungswochen in Sachsen. S. 21 — K. Sieber/G. Schrödl: Der Verkehr während des  
5. Reichsparteitages der NSDAP in Nürnberg. S. 23 — Verkehr und Verkehrsmittel der Großstadt. S. 25 — A. Haas: Um-  
gebaute Straßenbahnwagen der Berliner Verkehrs-AG. S. 27 — K. A. Müller: Kommunales Verkehrswesen. S. 32 —  
Neuregelung der Ausbildung von Kraftfahrzeugführern. S. 35 — Kleine Mitteilungen. S. 36 — K. Hoffmann: Die Zwischenverkehrszählung auf den  
deutschen Fernverkehrsstraßen i. J. 1932. S. 41 — Rappaport: Öffentliche Verkehrswege und Städtebau. S. 44 — L. Seywald: Der Normalquerschnitt der  
Autobahnen. S. 46 — Vom Bau der Reichsautobahnen. Reifenprofil und schlüpfriger Stampfasphalt. S. 47 — Kleine Mitteilungen. S. 48 — Zeitschriftenschau