

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства»
(ПГУАС)

Е.М. Каргина

ИНОСТРАННЫЙ ЯЗЫК

НЕМЕЦКИЙ ЯЗЫК

Рекомендовано Редсоветом университета
в качестве учебного пособия для студентов,
обучающихся по направлению подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»

Пенза 2016

УДК 811.112.2: 629
ББК 81.2 Нем.
К18

Рецензенты: кандидат педагогических наук, доцент кафедры «Естественно-научные и гуманитарные дисциплины» Ж.В. Ильина (ПФ НОУ ВО «Академия МНЭПУ»); кандидат филологических наук, доцент кафедры «Иностранные языки» В.С. Горбунова (ПГУАС)

Каргина Е.М.

К18 Иностранный язык. Немецкий язык: учеб. пособие по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» / Е.М. Каргина. – Пенза: ПГУАС, 2016. – 172 с.

Содержит два раздела: «Organisation und Verkehrssicherheit»; «Verkehrsregeln und Verkehrszeichen» и представлено такими темами, как «Geschichte des Straßenbaus Baustoffe im Strassenbau», «Verkehrssicherheit», «Bestimmungen zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr», «Sicherheit und Sicherheitspotenziale einzelner Verkehrsmittel», «Verkehrs- und Raumplanung», «Allgemeine Verkehrsregeln», «Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers», «Zeichen und Verkehrseinrichtungen» и др.

Учебное пособие по немецкому языку входит в состав учебно-методического комплекса дисциплины «Иностранный язык» для студентов, обучающихся по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов».

Учебное пособие подготовлено на кафедре «Иностранные языки» в соответствии с рабочей программой дисциплины «Иностранный язык».

© Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства, 2016
© Каргина Е.М., 2016

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее учебное пособие по немецкому языку предназначено для студентов, обучающихся по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» и направлено на формирование и развитие достаточного уровня иноязычной коммуникативной компетенции в деловой и научной сфере, позволяющей студентам использовать иностранный язык как средство деловой межкультурной коммуникации на уровне международных стандартов и в профессиональной деятельности в условиях глобализации рынка интеллектуального труда.

Содержание учебного пособия направлено на удовлетворение требований, предъявляемых к результатам освоения дисциплины, и способствует формированию следующих компетенций:

- **способность к коммуникации в устной и письменной формах на русском и иностранном языках для решения задач межличностного и межкультурного взаимодействия**

В результате изучения дисциплины (модуля) обучающийся должен:

Знать:

- базовую лексику и грамматику, представляющую нейтральный научный стиль, а также основную терминологию направления подготовки;
- историю и культуру стран изучаемого иностранного языка, правила речевого этикета;
- иностранный язык в объеме, необходимом для возможности получения информации профессионального содержания из зарубежных источников;
- основы реферирования и аннотирования специальных текстов в устной и письменной формах.

Уметь:

- применять знания иностранного языка для осуществления межличностной коммуникации;
- использовать знание иностранного языка в профессиональной деятельности;
- получать и сообщать информацию на иностранном языке в письменной и устной форме, оформлять профессиональную и деловую корреспонденцию;
- читать и понимать литературу по направлению подготовки, анализировать полученную информацию.

Владеть:

- основами деловых устных и письменных коммуникаций и речевого этикета изучаемого иностранного языка;
- навыками анализа и составления документации на иностранном языке;

- навыками выражения мыслей и собственного мнения в межличностном и деловом общении на иностранном языке;
- навыками обсуждения тем, связанных с направлением подготовки.

Иметь представление:

- о стилистических особенностях сферы профессиональной коммуникации;
- о научной терминологии, классификации, функционировании и способах перевода терминов и фразеологизмов области сферы профессиональной коммуникации.

• **способность к самоорганизации и самообразованию**

В результате изучения дисциплины (модуля) обучающийся должен:

Знать:

- иностранный язык в объеме, необходимом для возможности получения информации профессионального содержания из зарубежных источников;
- историю и культуру стран изучаемого иностранного языка, правила речевого этикета;
- виды, формы, структуру, функции и стилистику профессиональной документации;
- традиции межкультурной коммуникации в странах изучаемого языка.

Уметь:

- выполнять перевод со словарем научного текста по тематике направления подготовки, оформить перевод согласно существующим требованиям;
- правильно пользоваться специальной литературой: словарями, справочниками, электронными ресурсами интернета;
- самостоятельно получать и сообщать информацию на иностранном языке в письменной и устной форме, оформлять профессиональную и деловую корреспонденцию;
- читать и понимать литературу по направлению подготовки, анализировать полученную информацию;
- самостоятельно работать с иноязычными источниками профессиональной информации;
- грамотно и корректно вести переписку с зарубежными коллегами;
- организовывать деловые встречи, презентации на иностранном языке.

Владеть:

- основами деловых устных и письменных коммуникаций и речевого этикета изучаемого иностранного языка;

- навыками анализа и составления документации на иностранном языке;
- навыками выражения мыслей и собственного мнения в межличностном и деловом общении на иностранном языке;
- навыками обсуждения тем, связанных с направлением подготовки.

Иметь представление:

- о стилистических особенностях сферы профессиональной коммуникации;
- о научной терминологии, классификации, функционировании и способах перевода терминов и фразеологизмов области сферы профессиональной коммуникации.

- **способность решать стандартные задачи профессиональной деятельности на основе информационной и библиографической культуры с применением информационно-коммуникационных технологий и с учетом основных требований информационной безопасности**

В результате изучения дисциплины (модуля) обучающийся должен:

Знать:

- правила оформления деловой и технической документации на иностранном языке;
- виды, формы, структуру, функции и стилистику деловой корреспонденции;
- требования к составлению официальной корреспонденции и некоторые общепринятые правила;
- иностранный язык в объеме, необходимом для возможности получения информации делового содержания из зарубежных источников;
- речевые клише для устного делового общения.

Уметь:

- применять знания иностранного языка для осуществления деловой межличностной коммуникации;
- получать и сообщать информацию на иностранном языке в письменной и устной форме, оформлять профессиональную и деловую корреспонденцию;
- читать и понимать деловую документацию и корреспонденцию по направлению подготовки, анализировать полученную информацию.
- работать с иноязычными источниками деловой информации;
- общаться лично и по телефону с иноязычными партнерами на деловую тематику;
- грамотно и корректно вести деловую переписку с зарубежными коллегами;
- организовывать деловые встречи, презентации на иностранном языке.

Владеть:

- основами деловых устных и письменных коммуникаций и речевого этикета изучаемого иностранного языка;
- навыками анализа и составления договорной документации на иностранном языке;
- устной (диалогической и монологической) и письменной речью в области деловой коммуникации;
- навыками работы с коммерческой корреспонденцией (письмо, факс, телекс, электронная почта, запрос, заказ, рекламации и другие).

Иметь представление:

- о стилистических особенностях сферы профессиональной коммуникации;
- о научной терминологии, классификации, функционировании и способах перевода терминов и фразеологизмов области сферы профессиональной коммуникации.

Аутентичность материала, на основе которого построено содержание учебного пособия, способствует формированию и развитию у студентов словарного запаса на иностранном (немецком) языке в сфере деловой, научной и профессиональной коммуникации; навыков чтения и понимания деловой профессиональной корреспонденции и документации с целью поиска необходимой информации.

Профессионально-ориентированный характер представленного пособия готовит студентов к установлению деловых международных контактов, в которых они смогут выступать в качестве полноценных деловых партнеров, повышая тем самым мотивацию изучения дисциплины «Иностранный язык».

ВВЕДЕНИЕ

Укрепление деловых международных отношений, значительный по объему двусторонний поток деловой профессиональной информации свидетельствуют о необходимости конкретизации целей и задач обучения иностранному языку в учреждениях высшего профессионального образования. Это предопределяет такую задачу, как формирование практического навыка использования делового вокабулярия такого уровня языковой компетенции, которая позволила бы будущему специалисту технической отрасли снять языковые трудности в условиях работы с деловой корреспонденцией и документацией в профессиональной сфере.

Учебное пособие входит в состав учебно-методического комплекса дисциплины «Иностранный язык» для студентов, обучающихся по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов».

Настоящее учебное пособие состоит из двух разделов:

Раздел I «Organisation und Verkehrssicherheit» содержит следующие темы: «Geschichte des Straßenbaus Baustoffe im Strassenbau», «Verkehrssicherheit», «Bestimmungen zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr», «Sicherheit und Sicherheitspotenziale einzelner Verkehrsmittel», «Verkehrs- und Raumplanung».

Во II разделе «Verkehrsregeln und Verkehrszeichen» представлены следующие темы: «Allgemeine Verkehrsregeln», «Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers», «Zeichen und Verkehrseinrichtungen», «Durchführungs-, Bussgeld- und Schlussvorschriften».

В содержание учебного пособия включены тексты для дополнительного чтения по профессионально-ориентированной тематике. Тематика данных текстов тесно согласуется с учебным и научным содержанием основных дисциплин по направлению подготовки. Пособие помогает студентам овладеть навыками перевода профессиональных текстов, а также способствует накоплению и активизации профессиональной лексики.

Разделы пособия имеют однотипную структуру и включают в себя:

1. Список слов по предложенной тематике, предьявляемый по принципу «Части речи»;
2. Оригинальные тексты для аудиторной работы;
3. Тексты для самостоятельного перевода и реферирования;
4. Тестовые задания, состоящие из теоретических вопросов и практических заданий.

Рекомендуется использование тематического материала в предложенной в пособии последовательности, так как задания организованы по принципу увеличения трудности и постепенной детализации информации.

РАЗДЕЛ 1. Organisation und Verkehrssicherheit

LEKTION 1. Geschichte des Straßenbaus

1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Geschichte des Straßenbaus

Es hat im Laufe der Geschichte viele Gründe gegeben, Straßen zu bauen: Sie boten Zugang zu Nahrung und Unterkunft, dienten als Routen für jahreszeitliche Wanderungen, als Prozessionsstraße, für Wallfahrten oder für den Handel.

Die Straßen, wie wir sie heute kennen, entwickelten sich aus Straßen des Altertums, den so genannten Altstraßen. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen führten zur Einführung von Fahrzeugen, was das Verkehrsaufkommen noch verstärkte. Im Zuge der gesellschaftlichen Differenzierung brauchte man Straßen auch für den Zugang zu Arbeit, Bildung und Unterhaltung. Jedoch waren *militärische* und *staatspolitische* Überlegungen häufigstes Motiv für den Straßenbau. Die ersten Militärfahrzeuge (Streitwagen) wurden um 2500 v. Chr. entwickelt. Von da an waren Straßen ein wichtiges Hilfsmittel bei Angriff und Verteidigung, und viele Herrscher verwendeten beträchtliche Mittel für ihren Bau und Unterhalt (siehe Maut).

Die bisher frühesten Zeugnisse eines geordneten, planvoll als Schachbrett angelegten Straßenbaus finden sich in der Bronzezeit zwischen 2600 und 1800 v. Chr. in der Harappa oder Indus-Kultur. In der ersten indischen Hochkultur, die über weite Handelsbeziehungen bis nach Vorderasien und zum Mittelmeer verfügte, gab es in den Städten wie Hararappa oder Mohenjo-Daro bereits gepflasterte Straßen, die über eine Abwasser-Kanalisation verfügten.

Im Assyrischen Reich (dem Gebiet um das Zweistromland) wurde eine Königsstraße (*harran šarri*) gebaut, an der in regelmäßigen Abständen Karawansereien oder Straßenstationen (*kalliu*) lagen. Eine urartäische Straße von bis zu 5,4 m Breite mit Straßenstationen im Abstand von ca. 30 km wurde zwischen Elazığ und Bingöl nachgewiesen.

Die achämenidische Königsstraße, die von Dareios I. im 5. Jahrhundert v. Chr. Angelegt wurde, führte von Susa über Persepolis und Pasargadae nach Sardes. Der König ließ diese Straße zur schnellen Kommunikation innerhalb seines riesigen Reiches bauen. Ein Abschnitt der Königsstraße wurde bei Naqsch-e Rostam ausgegraben, er war ca. 5m breit und gepflastert.

Die prachtvolle Prozessionsstraße (Aj-ibur-shapu) zum Ishtar-Tor in Babylon wurde unter Nebukadnezar II. bis 562 v. Chr. erschaffen. In ihrer Anlage und Ausführung unterschied sie sich wesentlich gegenüber dem damals üblichen Straßenbau. Die Pflasterung der Straße bestand aus reliefartig-glasierten Steinen, die schon zu dieser Zeit auf einem Bett aus Asphalt verlegt worden sind. Das Ishtar-Tor war Teil der Mauern von Babylon, die bis zu ihrer Zerstörung zu den sieben Weltwundern der Antike gehörten.

Als Nachbarn der Römer bauten die Etrusker bereits vor diesen bis zu 15 m breite gepflasterte Straßen – mit Fußgängerstreifen – in ihren Städten, wie in dem gut erforschten Marzabotto in den Apenninen. Unter den Straßen befand sich eine Wasserleitung.

Das schachbrettartig angelegte Straßennetz der Stadt diente später in der Renaissance als Vorbild italienischer Architekten.

Wie in anderen Hochkulturen zuvor, gab es auch in den griechischen und römischen Städten Stadtstraßen, um die einzelnen Insulae zu erschließen. Die Römer bauten Straßen vorwiegend für militärische Zwecke, um Truppen möglichst schnell an die Grenzen des Römischen Reiches verlegen zu können. John McAdam hatte sich lange mit dem Straßenbau beschäftigt. Im Jahr 1815 ließ er bei Bristol die erste geschotterte Landstraße bauen. Das Straßenbett lag höher als die umgebenden Felder, damit das Regenwasser abfließen konnte, es hatte einen Unterbau aus grobem Schotter, darüber eine Lage aus kleineren Steinen und war mit Schlacke befestigt.

Diese Konstruktion bewährte sich dermaßen gut, dass sie sich schnell in anderen Ländern verbreitete. Von dem Namen McAdam leitete sich das noch lange gebräuchliche Wort «Makadam» für diese Art Straßenbau ab.

In Mitteleuropa wurden die Altstraßen erst ab etwa 1850 von den Chausseen abgelöst, die dann, als Guglielminetti 1902 eine alte Schotterstraße nahe von Monte Carlo mit einem Teerbelag überzog, zu den Straßen wurden, wie man sie heute kennt. Speziell in neuerer Zeit wurden auch «neue» Straßen erfunden, um sie touristisch besser vermarkten zu können. Es sind die Ferienstraßen, die oft auch Bezüge zu den Altstraßen haben.

Wörter zum Text

bieten (bot, geboten) – давать возможность, предлагать
der Zugang – доступ, проход
die Unterkunft – жилье
die Route – маршрут
die Wallfahrt – паломничество
der Handel – торговля
der Angriff – нападение
der Herrscher – повелитель
die Maut = der Zoll = der Wegzoll – пошлина (дорожная)
das Pflaster – булыжная мостовая
die Bezüge – доходы
verfügen über +Akk. – располагать, обладать
der Abstand – расстояние, интервал
nachweisen – доказывать
aufkommen – возникать
prachtvoll – великолепный
die Ausführung – выполнение

das Netz – сеть, разветвленная система
 das Brett – шахматная доска
 erschlossen – открывать рынки сбыта
 ableiten – производить
 ablösen – сменять
 der Belag – покрытие

Erläuterungen zum Text

Insula (от Insel – остров) – римский и греческий многоэтажный блочный дом (в древние времена)

Makadam – (от фамилии McAdam) специальное трёхслойное покрытие дорог Ernest Guglielminetti (1862-1943) – Эрнест Гуглильминетти – швейцарский врач, изобрел метод асфальтирования дорог, получил за это прозвище Доктор Гудрон.

2. Finden Sie die Äquivalente

1. die Einführung	a. гудрон, смола
2. das Fahrzeug	b. мощение (улицы)
3. die Behinderung	c. щебень
4. der Unterhalt	d. участок
5. vermeiden	e. сохранение, содержание в порядке
6. vermindern	f. избегать, предотвращать несчастные случаи
7. der Abschnitt	g. уменьшать, сокращать
8. das Zeugnisse	h. пример, образец
9. die Pflasterung	i. свидетельство
10. das Vorbild	j. введение
11. der Schotter	k. препятствие, задержка движения
12. der Teer	l. транспортное средство

3. Beantworten Sie die Fragen.

1. Welche Rolle spielten die Strassen im Altertum?
2. Wie war häufigsten Motiv für den Strassenbau?
3. Wann wurden Strassen ein wichtiges Hilfsmittel bei Angriff und Verteidigung?
4. Wann finden sich früheste Zeugnisse eines geordneten und planvollen Strassenbaus?
5. Wofür verfügten diese Strassen?
6. Wie war die achämenidische Königstrasse?
7. Was gehörte zu den sieben Weltwundern der Antike?
8. Wie waren die Strassen der Etrusker?
9. Wofür bauten die Römer die Strassen?
10. Was machte Guglielminetti im Jahre 1902?

4. Finden Sie im Text und analysieren Sie die Sätze mit Passiv.

LEKTION 2. Baustoffe im Strassenbau

1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Baustoffe im Strassenbau

Autostrassen und Ingenieurbauten daran werden aus verschiedenartigen Baustoffen ausgeführt, die den konstruktiven Bauelementen Festigkeit, Dauerhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit verleihen.

Die meisten Baustoffe für den Strassenbau liefert die Erdrinde selbst, einige werden maschinell erzeugt und bearbeitet. Daher unterscheidet man natürliche und künstliche Baustoffe. Zu den ersten gehören: Ton, Sand, Kies, Schotter, Holz, Sandstein, Kalkstein, Granit, Marmor. Sie können ihren Eigenschaften nach sehr leicht verarbeitet und verwendet werden. Die künstlichen Baustoffe sind: Ziegel, Zemente, metallurgische Schlake, Teer und Bitumen sowie Metalle. Sie werden nach besonderer Technologie aus den Naturrohstoffen oder dem Industrieabfall maschinell hergestellt.

Diese Ausgangsstoffe erfahren dabei in ihren Eigenschaften sehr oft bedeutende physikalische und chemische Veränderungen, so dass ganz neue erwünschte Baustoffe entstehen. Ferner teilt man die Strassenbaustoffe je nach dem Gewinnungsort und Verfahren in örtliche und die von industrieller zentralisierter Produktion ein. Alle diese Baustoffe in ihrer Kombination finden die breiteste Verwendung im Strassenbau.

Wörter zum Text

ausführen – выполнять

der Baustoff – строительный материал

die Festigkeit – прочность

die Dauerhaftigkeit – долговечность

die Wirtschaftlichkeit – экономичность

verleihen – снабжать

die Erdrinde – земные недра

der Schotter – щебень

der Kalkstein – известняк

der Sandstein – песчаник

ihren Eigenschaften nach – в соответствии с их качествами

der Abfall – отходы (промышленности)

erfahren – претерпевать

je nach – согласно

die breiteste Verwendung finden – находить широчайшее применение

2. Beantworten Sie die Fragen.

1. Woraus werden Autostrassen und Ingenieurbauten daran ausgeführt?
2. Wie werden die Baustoffe für den Strassenbau gewonnen?
3. Welche Arten von Strassenbaustoffen unterscheidet man?

4. Nennen Sie die natürliche Baustoffe?
5. Wonach können sie leicht verarbeitet und verwendet werden?
6. Zählen Sie die künstliche baustoffe auf?
7. Wie und woraus werden sie hergestellt?
8. Wie teilt man ferner die Strassenbaustoffe je nach dem Gewinnungsort und Verfahren ein?

3. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Strassenbaumaschinen

Im Strassenbau werden verschiedene Baumaschinen eingesetzt. Die Beräumung des Geländestreifens der Trasse erfolgt mit Hilfe der Planierdrauben (Bulldozer), die vorn mit einem Planierschild ausgestattet sind.

Die Planierdrauben bewegen auch die Bodenmassen und stellen Böschungen her. Zur Erdaufhebung beim Bilden der Einschnitte und zum Aufschütten von Dämmen gebraucht man Bagger, Krane und Schürfkübelwagen (Schrapper). Zum Planieren von Bodenflächen, zur Errichtung von Wegen und Strassen und zum Ziehen von Gräben und Böschungen werden auch Strassenhobel eingesetzt. Beim Bau einer Strasse werden die Erdmassenschichtenweise aufgebracht und mit Walzen verdichtet.

Die modernen Strassendecken werden mit Strassenfertigern eingebaut, verdichtet und geglättet. Ausserdem werden im Strassenbau Kipper (Dumper) und Lastkraftwagen verwendet, die Sand, Schotter, Asphalt und Beton fördern.

Wörter zum Text

- einsetzen – применять, использовать
- die Beräumung – обработка
- das Geländestreifen der Trasse – территория вдоль дороги
- die Planierdraube – бульдозер
- der Planierschild – поворотный отвал
- ausstatten – оборудовать, снабжать
- herstellen – производить
- die Böschung – откос
- der Einschnitt – котлован
- das Aufschütten – насыпь
- der Damm – дамба
- der Bagger – экскаватор
- der Schürfkübelwagen – скрепер
- das Ziehen – выемка, копание (земли)
- der Grab – ров
- der Strassenhobel – дорожный скрепер
- schichtenweise – послойно
- aufbringen – доставать
- die Walzen – дорожный каток

verdichten – трамбовать
der Strassenfertiger – дорожный укладчик
einbauen – укладывать (дорожное покрытие)
der Kipper – самосвал
der Schotter – щебень
fördern – возить

4. Beantworten Sie die Fragen.

1. Mit Hilfe welcher Maschinen erfolgt die Beräumung des Geländestreifens der Trasse?
2. Welche Arbeit kann die Planierraupen verrichten?
3. Welche Maschinen werden zum Erdaushub und Aufschütten von Dämmen eingesetzt?
4. Wann wird der Strassenhobel verwendet?
5. Wie werden die Erdmassen im Strassenbau verdichtet?
6. Wie werden die modernen Strassendecken eingebaut, verdichtet und geglättet?

5. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Fernsehen auf den Autostrassen

Das Fernsehen spielt heute bereits eine wichtige Rolle in unserem Leben. So z.B. verwendet man für die Überwachung des Strassenverkehrs spezielle Fernbeobachtungsanlagen. Solch eine Anlage besteht aus seiner Kamera, die der Umformung optischer Signale in elektrische dient. Diese Kamera hat auch ein Gerät für die Verstärkung der Signale. Es gibt auch ein Empfangsgerät, auf dessen Bildschirm das aufgenommene Objekt sichtbar wird. Die Übertragung der elektrischen Signale von der Kamera bis zum Sichtgerät erfolgt über Kabel oder auch drahtlos. Dieses technische Mittel ist unentbehrlich dort, wo der Strassenverkehr besonders rege ist.

Das Fernsehen ermöglicht die Ersparung von Bedienungspersonal und sichert den Strassenverkehr von Unglücksfällen.

Wörter zum Text

das Fernsehen – телевидение
eine Rolle spielen – играть роль
die Überwachung – наблюдение
der Strassenverkehr – уличный транспорт
die Fernbeobachtungsanlage – установка телевизионного наблюдения
bestehen aus (D.) – состоять из
die Umformung – трансформирование
das Gerät – аппарат
die Verstärkung – усиление
das Empfangsgerät – приемная аппаратура

das Bildschirm – монитор
sichtbar – видимый
die Übertragung – передача
drahtlos – беспроводной
rege – интенсивный

6. Beantworten Sie die Fragen.

1. Welche Rolle spielt das Fernsehen in unserem Leben?
2. Wozu verwendet man die Fernsehanlagen?
3. Woraus besteht eine Fernsehanlage?
4. Was hat die Fernsehkamera?
5. Wie erfolgt die Übertragung der elektrischen Signale von der Kamera?
6. Wo ist diese technische Mittel unentbehrlich?
7. Was ermöglicht das Fernsehen?

LEKTION 3. Verkehrssicherheit

1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit soll Unfälle vermeiden und die Folgen von Unfällen vermindern. Sie wird allgemein nach Verkehrsträgern unterschieden in Straßenverkehrssicherheit, Schienen- oder Eisenbahnverkehrssicherheit, Schiffs- oder Seeverkehrssicherheit und Luftverkehrssicherheit.

Straßenverkehrssicherheit wird im System Straße-Fahrzeug-Mensch unter anderem beschrieben

– in den Teilbereichen Straßenbau, Straßenverkehrsrecht, Fahrzeugsicherheit (von Kraftfahrzeugen und nicht motorisierten Fahrzeugen wie Fahrrädern und Pferdefuhrwerken)

– in Bezug auf Menschen als Verkehrsteilnehmer in Verkehrspsychologie, Verkehrspädagogik und Fahrtechnik (als Fertigkeit zum Führen eines Fahrzeugs).

Das Verkehrssicherungswesen befasst sich verantwortlich mit der Gewährleistung gefähderungsfreier Verkehrsabläufe.

Zur Straßenverkehrssicherheit tragen vor allem der Gesetzgeber, die Straßenverkehrsbehörden, die Polizei, die Deutsche Verkehrswacht, die Verkehrsclubs, die Verkehrspädagogik und die Schulen bei. Der klassische internationale Systemansatz gliedert sich in die Bereiche:

- Engineering (straßenbautechnische Maßnahmen)
- Education (erzieherische und aufklärende Maßnahmen)
- Enforcement (gesetzgeberische und polizeiliche Maßnahmen wie die Ahndung von Verkehrsverstößen)

Wörter zum Text

die Folge – последствия
der Unfall (die Unfälle) – несчастный случай
der Teilbereich – область, сфера; район, территория
die Fertigkeit – готовность
befassen sich mit + Dat. – заниматься чем-л.
beitragen – способствовать, содействовать
die Gewährleistung – гарантированный результат
die Verkehrsabläufe – транспортные потоки
gefährdungsfrei – безопасный
der Gesetzgeber – законодатель
die Behörde – учреждение; органы власти

2. Finden Sie die Äquivalente

1. der Verstoss	a. воспитательный
2. die Massnahme	b. нарушение
3. die Education	c. мероприятие
4. erzieherische	d. разъясняющий
5. aufklärende	e. воспитание
6. gesetzgeberisch	f. предупреждение
7. die Ahndung	g. законодательный

3. Beantworten Sie die Fragen.

1. Welche Zwecke hat die Verkehrssicherheit?
2. Wie unterscheidet sich die Verkehrssicherheit?
3. Wie gliedert sich der klassische internationale Systemansatz?

4. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Passive und aktive Verkehrssicherheit

Die Verkehrspädagogik unterscheidet zwischen passiver und aktiver Sicherheit im Verkehr: Unter «passiver Sicherheit» versteht sie durch andere für andere erbrachte Schutzmaßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung von Unfällen. «Aktive Sicherheit» muss von jedem Verkehrsteilnehmer durch eine Verkehrsqualifikation persönlich erarbeitet werden.

Sie erwächst aus Eigeninitiative, erworbener Verkehrskompetenz und eigenverantwortlichem Handeln. Die Verkehrspädagogik stellt dazu altersgerechte Zielsetzungen, Ausbildungsprogramme und Prüfungen bereit, etwa für Fußgänger (Fußgängerdiplom), für Radfahrer (Radfahrprüfung) oder für motorisierte Verkehrsteilnehmer (Führerschein).

Passive und aktive Sicherheitsmaßnahmen fließen miteinander in ein wirksames Sicherheitskonzept ein. Sie haben jedoch eine unterschiedliche Funktion: So ist es im Sinne einer passiven besonders etwa sinnvoll, die verschiedenartigen Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer räumlich

voneinander zu trennen und ihnen eigene Verkehrswege zuzuweisen (Fahrbahnen, Radwege, Fußgängerbrücken, Fußgängertunnel). Einer passiven Sicherung bedürfen besonders die jungen, alten und behinderten Verkehrsteilnehmer. Daneben muss allerdings schon im frühen Alter auf die allmähliche aktive Selbstsicherung hingearbeitet, muss die Zeigefingermentalität («Der andere hat die Augen aufzumachen!») abgebaut werden.

Die auf Eigenverantwortung ausgerichtete Selbstsicherung gilt als die effektivere, aber auch anspruchsvollere Sicherungsmaßnahme, weil sie den Einzelnen fordert.

Zu Entscheidungskonflikten zwischen den beiden Sicherheitsvorstellungen kommt es etwa bei der Frage des sicheren Schulwegs: Während viele Eltern ihre Kinder lieber dem eigenen Fahrzeugtransport anvertrauen, verweisen Verkehrserzieher und Lehrer auf die statistischen Realitäten und pädagogische Vernunftgründe: Sie erkennen nämlich in der Befähigung zum eigenständigen Schulweg und dem regelmäßigen Training im Verkehrsumgang die bessere, weil langfristig stabilere Alternative und verweisen auf das Entstehen der problematischen Schul-Rushhour und das Unmündighalten durch die Lernverweigerung. Sie können sich dabei auf die Unfallstatistik und die Erkenntnisse der Wagnisforschung stützen: Nach den Erhebungen von S. A. Warwitz tragen nicht die «gewagten», im eigenen täglichen Verkehrsumgang trainierten, sondern die «geschonten», durch Fremdtransport entmündigten Kinder das höhere Risiko eines Unfalls. Es prägen sich dabei typische Merkmale eines «Unfallkindes» aus. F. v. Cube erklärt den Sicherheitsgewinn durch den natürlichen Lernvorgang, bei dem Unbekanntes Schritt für Schritt in Bekanntes und damit in mehr Sicherheit verwandelt wird.

Wörter zum Text

unterscheiden – разделять

der Verkehrsteilnehmer – участник дорожного движения

erwachsen – расти, вырастать

erworbene – приобретенный

eigenverantwortliche Handel – взаимответственное действие

einfließen – вливаться

wirksam – эффективный

sinnvoll – толковый

bereitstellen – предоставлять

weisen – указывать

behinderte – мешающие движению

der Zeigefinger – указательный палец

die Augen aufmachen – открывать глаза

abbauen – ликвидировать

wirksam – действенный, эффективный

gelten als +Nom. – считаться чем-либо

die Sicherung – обеспечение, охрана
 räumlich – пространственный
 verwandeln – превращать
 der Lernvorgang – учебный процесс
 das Risiko – риск

5. Finden Sie die Äquivalente

1. die Vermeidung	a. СМЫСЛ
2. die Verminderung	b. водительские права
3. der Führerschein	c. избежание несчастных случаев
4. der Sinn	d. уменьшение, сокращение
5. der Ziel	e. постановка цели
6. die Zielsetzung	f. цель
7. trennen	g. нуждаться
8. weisen	h. отделять, разделять
9. behindern	i. указывать
10. allmählich	j. мешать движению
11. allerdings	k. постепенно
12. bedürfen	l. конечно

6. Beantworten Sie die Fragen.

1. Unterscheidet man passive und aktive Verkehrssicherheit?
2. Was versteht man unter «passiver Sicherheit»?
3. Wie muss die aktive Sicherheit erarbeitet werden?
4. Woraus erwächst die aktive Sicherheit?
5. Was stellt dazu die Verkehrspädagogik bereit?
6. Was fließt in ein wirksames Sicherheitskonzept ein?
7. Was ist es im Sinne einer passiven Sicherheit?
8. Wer bedürft besonders einer passiven Sicherheit?
9. Haben die Kinder das höhere Risiko eines Unfalls?

7. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland

Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ging bis 2010 auf den niedrigsten Stand seit dem Zweiten Weltkrieg auf 3648 zurück. Im Jahr 2011 starben erstmals seit 1991 wieder mehr Menschen auf den Straßen. Die Zahl der Getöteten betrug 4009. Im Jahr 2012 sank die Zahl der Getöteten allerdings wieder und betrug 3606. Die meisten Verkehrsteilnehmer sterben auf Landstraßen außerorts.

Die Zahl der Getöteten je eine Mill. Einwohner war 2012 in Brandenburg mit 67 am höchsten, gefolgt von Niedersachsen mit 62. In Deutschland sind 44 Menschen je Mill. Einwohner im Straßenverkehr getötet worden. Im Jahr 2012

betrug die Zahl der Straßenverkehrsunfälle insgesamt 2,4 Mill. (+ 0,6 % gegenüber 2011), die Zahl der Unfälle mit Personenschäden 299.600 (-2,2 % gegenüber 2011).

Insgesamt starben in Deutschland seit 1950 über 750.000 Menschen im Straßenverkehr.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat die volkswirtschaftlichen Kosten durch Straßenverkehrsunfälle für die Jahre 2005 bis 2008 ermittelt. Die Unfallkosten betragen demnach in Deutschland im Jahr 2005 annähernd 31,5 Milliarden Euro, in den folgenden beiden Jahren schwankten die Unfallkosten geringfügig, im Jahr 2008 betragen sie 31 Milliarden Euro.

Nach einer neuen Studie der TU-Dresden, mit der auch die gesamten Folgekosten des Straßenverkehrs ermittelt worden sind, betragen die Kosten durch Straßenverkehrsunfälle rund 38 Milliarden Euro pro Jahr.

Die erste bundeseinheitliche Unfallstatistik im Jahr 1953 wies bereits 11.299 Tote und 310.511 Verletzte auf. In der Regierungserklärung des damaligen Bundeskanzlers Konrad Adenauer vom 20. Oktober 1953 war deshalb zum ersten Mal die Verbesserung der Verkehrssicherheit als wichtige verkehrspolitische Aufgabe genannt worden. In der Realität hatten andere Ziele Vorrang. In späteren Regierungserklärungen und Regierungsprogrammen hat die Verkehrssicherheit prinzipiell keine größere Bedeutung.

«Die Zahl der getöteten Straßenverkehrsteilnehmer stieg von 1960 bis 1970 von 14.406 bis auf 19.193 jährlich!» Aus diesem Grund wurde in den 1970er Jahren das politische Prinzip entwickelt, Verkehrssicherheitsprogramme aufzustellen und dementsprechend zu handeln.

Beispielsweise wurde vom Bundesverkehrsminister eine Gutachtergruppe berufen, die die optimalen Möglichkeiten einer zentralisierten Unfallforschung prüfen sollte. Die Ergebnisse führten 1972 zur Erweiterung der Bundesanstalt für Straßenwesen um den «Bereich Unfallforschung» als zentrale wissenschaftliche Stelle für Unfall- und Verkehrssicherheitsforschung.

1969 war der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) als gemeinnütziger Verein gegründet worden. Als Aufgabe des Vereins wird die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer festgelegt. Der DVR, in dem Ministerien, Behörden, die Automobilindustrie, Versicherungen, Berufsgenossenschaften und Verbände vertreten sind, soll die weitgehend ehrenamtliche Arbeit der 1950 wiedergegründeten Deutschen Verkehrswacht e. V. (DVW) ergänzen.

1973 ersuchte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung erstmals, regelmäßig einen Unfallverhütungsbericht für den Straßenverkehr (UVB) zu erstellen und diesen über den Rückblick hinaus zu einem Instrument der Fortschreibung der Verkehrssicherheitsstrategie zu machen. Dieser wird seit dem alle zwei Jahre dem Deutschen Bundestag vorgelegt und dokumentiert sowohl die Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit als auch die Maßnahmen,

die von Seiten der Bundesregierung und der mit Bundesmitteln unterstützten Organisationen umgesetzt wurden.

Ende 1973 hatte eine Energiekrise, die 1. Ölkrise, besonders die westliche Welt überrascht. Für den Bereich Straßenverkehr reagierte die damalige Bundesregierung am 19. November mit dem Erlass einer Verordnung, die Fahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen für Motorfahrzeuge vorschrieb. Auf Autobahnen galt eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h, auf Landstraßen statt 100 km/h nun 80 km/h.

Am 4. Februar 1974 ließ der amtierende Bundesminister für Verkehr, Lauritz Lauritzen, einen Vorschlag zur Fortführung der «Energiegeschwindigkeitsbegrenzung» aus Sicherheitsgründen ausarbeiten. Dieser Vorschlag sah unter Berücksichtigung der bei Tempo 100 km/h deutlich reduzierten Zahl und Schwere der Unfälle und der Regelungen in den Nachbarländern die versuchsweise Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf Autobahnen vor. Im Verlauf der Beratungen schien eine generelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auch im Bundesrat mehrheitsfähig zu sein. Dieser Vorschlag ist dann allerdings durch maßgeblichen Einfluss des damaligen Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein, Gerhard Stoltenberg, der mit Lauritzen auch als Herausforderer im Landtagswahlkampf konfrontiert war, vom Bundesrat mit der knappen Mehrheit von nur einer Stimme abgelehnt worden. Stattdessen kam lediglich eine Einigung über eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h und über Einzelversuche zur Einführung von Tempo 130 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf ausgewählten Strecken zustande.

Wörter zum Text

der Getötete – погибший

senken – понижаться

ermitteln – установить

der Vorrang – преимущество

die Verhütung – предотвращение

der Bericht – сообщение, доклад

die Einführung – введение

festlegen – устанавливать

handeln – действовать

berufen – ссылаться

lediglich – только

die Mehrheit – большинство

die Versicherung – страхование

die Behörden – органы власти

die Geschwindigkeit – скорость

die Einigung – согласие

der Versuch – эксперимент

dementsprechend handeln – действовать соответственно этому

8. Finden Sie die Äquivalente

1. die Anstalt	a. расходы
2. die Kosten	b. учреждение
3. das Ergebnis	c. требование
4. der Verein	d. союз, общество
5. gemeinnützig	e. осуществиться
6. ergänzen	f. общественно полезный
7. die Förderung	g. результат
8. vertreten	h. быть действительным
9. der Verband	i. объединение
10. gelten	j. представлять
11. zustandekommen	k. дополнять

9. Beantworten Sie die Fragen.

1. Wie war die Zahl der Getöteten im Jahre 2011?
2. Sank die Zahl der Getöteten im Jahre 2012?
3. Wieviel Menschen starben in Deutschland seit 1950?
4. Was betragen die Kosten durch Straßenverkehrsunfälle pro Jahr?
5. Wann wurde die Verbesserung der Verkehrssicherheit als wichtige verkehrspolitische Aufgabe genannt? Wie war die Realität?
6. Wann wurde die Verkehrssicherheitsprogramme aufgestellt?
7. Welche Anstalten sind im DVR vertreten?
8. Wie ist heute die Höchstgeschwindigkeit?

LEKTION 4. Bestimmungen zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr

1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Bestimmungen zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr

Eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr als Fahrzeug- oder Kraftfahrzeugführer ist in Gesetzen und Verordnungen geregelt. Als Kraftfahrzeugführer ist die Eignung in einer Prüfung nach Ausbildung in einer Fahrschule durch staatlich anerkannte Fahrlehrer nachzuweisen. Die schulische Ausbildung bzw. die dort grundlegende Vermittlung an Kenntnissen und Fertigkeiten, im Umgang und im verkehrsgerechten Führen eines Fahrzeuges, ist die Basis eines vom Menschen beeinflussbaren Verhaltens im Bezug der Verkehrssicherheit. Die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr unterliegt in Deutschland sehr strengen Anforderungen, siehe Fahrerlaubnisverordnung. Durch die Androhung bzw. Verhängung von Bußgeldern in Verkehrsordnungswidrigkeiten und von Geld- und Nebenstrafen wegen Verkehrsstraftaten findet eine Disziplinierung der Verkehrsteilnehmer statt, wozu §1 Abs. 1 der deutschen Straßenverkehrsordnung regelt: «Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.»

Wörter zum Text

die Bestimmung – распоряжение, предписание

die Eignung – профессиональная пригодность

nachweisen – доказывать
 die Vermittlung – содействие
 der Umgang – общение
 das Führen – вождение
 die Zulassung – допуск
 die Androhung – угроза
 die Verhängung – назначение наказания
 beeinflussbar – не оказывающий влияния

2. Finden Sie die Äquivalente

1. die Verhalten 2. die Fahrerlaubnisverordnung 3. streng 4. regeln 5. die Vorsicht 6. die Rücksicht	a. строгий b. регулировать c. постановление о разрешении d. поведение e. уважение f. внимание
---	--

3. Beantworten Sie die Fragen.

1. Ist eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr als Fahrzeugführer oder Kraftfahrzeugführer in Gesetzen und Verordnungen geregelt?
2. Wo ist die Eignung als Kraftfahrzeugführer nachgewiesen?
3. Ist die schulische Ausbildung die Basis der Verkehrssicherheit?
4. Unterliegt die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr in Deutschland strenge Anforderungen ?
5. Was erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr?

4. Was muss / kann / darf man hier (nicht) machen?

 Hier ... man halten.	 Hier ... man auf der Straße spielen	 Hier ... man nicht Rad fahren	 Hier ... man telefonieren
 Hier ... man sich erholen und übernachten.	 Hier ... man vorsichtig sein. Die Verkehrsarbeiten sind nah.	 Hier ... man einen Obus warten.	 Hier ... man die Kreuzung überqueren

 <p>Hier ... die Autos langsam fahren</p>	 <p>Hier ... man aufpassen.</p>	 <p>Hier ... nicht fahren</p>	 <p>Hier ... man die Straße überqueren</p>
 <p>Hier ... man vorsichtig sein. Die Kinder sind nah.</p>	 <p>Hier ... man vorsichtig sein. Die Kinder sind nah.</p>	 <p>Hier ... man Kaffee trinken.</p>	 <p>Hier ... man tanken.</p>
 <p>Hier ... man geradeaus fahren.</p>	 <p>Hier ... man stoppen.</p>	 <p>Hier ... man nicht zu Fuß gehen.</p>	 <p>Hier ... man parken.</p>
 <p>Hier ... man nach rechts und geradeaus fahren.</p>	 <p>Hier ... man nicht schneller als 50 km/h fahren.</p>	 <p>Hier ... man die erste Hilfe bekommen.</p>	 <p>Hier ... man nicht packen.</p>
 <p>Hier ... nur Fußgänger gehen.</p>	 <p>Hier ... man den Gegenverkehr warten.</p>	 <p>Hier ... man nicht überholen.</p>	 <p>Hier ... man nicht radfahren.</p>

LEKTION 5. Sicherheit und Sicherheitspotenziale einzelner Verkehrsmittel

1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Sicherheit und Sicherheitspotenziale einzelner Verkehrsmittel

Nahverkehr in Thailand (Bangkok Skytrain). Nach Angaben des Verkehrsclub Deutschland ist eine Strecke, die mit Bus und Bahn zurückgelegt wird, bis zu 40mal sicherer als bei der Nutzung eines Autos. Je mehr Menschen sich bei der Wahl des Verkehrsmittels für die Öffentlichen Verkehrsmittel entscheiden, desto mehr Unfälle können vermieden werden. Da es Aufgabe der Politik ist, zu entscheiden welche Verkehrsmittel wie stark gefördert werden sollen, gibt es damit bereits im Vorfeld einzelner Verkehrswegeplanungen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Personalkraftwagen (Pkw)

Geschichte der Straßenverkehrssicherheit

Nach Einschätzung des ADAC ist das Sicherheitspotential bei der Fahrzeugtechnik im Pkw noch längst nicht ausgeschöpft. Das europäische Crash-Test-Programm Euro NCAP liefert wertvolle Erkenntnisse, was Fahrzeuge sicher(er) macht. Zur aktiven Sicherheit am Kraftfahrzeug zählen eine gute Bremsanlage, ABS und ESP (= Electronic Stability Control = Elektronisches Stabilitätsprogramm) und gute Straßenlage mit intakten Stoßdämpfern und guten Reifen (möglichst Profiltiefe, nicht zu alt, ggfs. Winterreifen) sowie eine gute Fahrzeugbeleuchtung mit Tagfahrlicht (TFL) und saubere Scheiben. Weitere aktive Einrichtungen der Fahrzeugsicherheit sind zum Beispiel Antriebsschlupfregelung (ASR) und Bremsassistent (BAS).

Zur aktiven Sicherheit tragen auch eine ausgewogene Lastverteilung, das Vermeiden von Überladung sowie das Vermeiden von Sicht- und Gehörbehinderungen bei.

Außerdem können in den Fahrzeugen Fahrerassistenzsysteme installiert sein. Sie erkennen bestimmte Gefahren und warnen davor (z.B. Piepton) oder/und reagieren selbstständig darauf.

Wesentliche Elemente der passiven Sicherheit sind Knautschzonen, Sicherheitsgurte und Airbags. Weitere Beispiele sind Gurtstraffer, Sicherheitsfahrergastzellen, Kindersitze, Sicherheitslenksäulen und Überrollbügel. Die Wirkungsbereiche der passiven Sicherheit sind Unfallforschung, Biomechanik, Sicherheitsbewertung, rechnerische und experimentelle Simulation sowie Sicherheitsmaßnahmen.

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Verminderung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr ist die Verbesserung der Crash-Kompatibilität. Unter Kompatibilität versteht man den Partnerschutz bei einem Unfall zwischen zwei Fahrzeugen. Würde man die Lkw-Front um eine zusätzliche Knautschzone von 60 Zentimetern verlängern, könnten 12 000 Menschen in der EU vor schweren

oder tödlichen Verletzungen bewahrt werden. Pkw-Insassen könnten dann eine frontale Pkw-Lkw-Kollision mit bis zu 90 km/h Differenzgeschwindigkeit überleben.

Zur Verhinderung bzw. Bekämpfung von Fahrzeugbränden können handelsübliche Feuerlöscher eingesetzt werden. Das Mitführen von Feuerlöschern ist in Deutschland bisher nur für Gefahrguttransportfahrzeuge und Busse vorgeschrieben, in Belgien und den Ländern des Baltikums auch für Pkw. Es wird empfohlen, in Lkw Sechs-Kilogramm-Löscher und in Pkw Zwei-Kilogramm-Löscher in Griffweite des Fahrers fest zu installieren.

Man könnte Fahrzeuge (Lkw, Busse und Pkw) mit automatischen Löschanlagen ausrüsten. Wie man bei einem Fahrzeugbrand richtig reagiert zeigen Filmbeiträge im Internet.

Wörter zum Text

der Crashtest – аварийные испытания

die Crash- Kompatibilität – испытания на совместимость

die Einschätzung – оценка

ausschöpfen – исчерпать

liefern – поставлять, давать

wertvoll – полноценный

die Bremse – тормоз

die Straßenlage – дорожное расположение

der Stoß – толчок, удар

der Dämpfer – глушитель, амортизатор

intakt – исправный

der Reifen – автомобильная шина

profiltiefe – профилированный (с протектором)

die Beleuchtung – освещение

das Taglicht – дневное освещение

die Scheibe – оконное стекло

2. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Autositze für Babys und Kinder

Es gibt eine große Auswahl an verschiedenen Autositzen für Babys und Kinder. Um sich in dem Dschungel der Angebote zurecht zu finden, muss man sich ausreichend über die einzelnen Autositze informieren.

Es gibt verschiedene Größen, welche in vier ECE-Gruppen unterteilt werden. Die ersten Autositze für Kinder sind die Babyschalen, welche zur ECE-Gruppe 0 bzw. 0+ gehören. Die Babyschalen sind für Babys ab der Geburt bis etwa 6 Monate bzw. bis 10 kg oder bei der Gruppe 0+ bis etwa zum ersten Geburtstag bzw. bis 13 kg geeignet.

Der nächste Sitz sollte der ECE-Gruppe 1 angehören und zählt somit zu den Kleinkindersitzen. Diese Sitze sind für Kleinkinder von ca. 9 kg bis 18 kg bzw. von etwa 9 Monaten bis 3,5 oder 4 Jahren geeignet. Wenn das Kind älter bzw. schwerer ist muss man zum nächsten Autositz, dem Kindersitz wechseln. Bei dieser Größe werden meistens ECE-Gruppe 2 und Gruppe 3 kombiniert. Diese Autositze sind für Kinder von etwa 4 bis 12 Jahren bzw. von ca. 15 bis 36 kg geeignet. Es gibt auch Kindersitze bei welchen die ECE-Gruppen 1, 2 und 3 kombiniert werden.

Beim Kauf eines Autositzen für den Nachwuchs sollte man nicht voreilig handeln. Es ist sehr schwer die richtige Wahl zu treffen, deswegen sollte man sich ausreichend über die einzelnen Produkte informieren.

Der Großteil der Sitze lässt sich mit einer sogenannten Isofix Basis im Auto montieren, diese Isofix bieten besonders guten Halt im Auto und erleichtern das Montieren und Entfernen des Sitzes eindeutig. Jedoch ist jeder Autositz, egal ob für ein Baby oder für ein Kind, auch mit dem 3-Punkt-Gurt des Autos einbaubar.

Wörter zum Text

der Autositz für Kind – автокресло для ребенка
eine große Auswahl – большой выбор
sich zurechtfinden – разобраться, сориентироваться
gehören zu – относиться к
die Größe – размер
unterteilen – подразделять
geeignet – подходящий
einbauen – встраивать
der Gurt – ремень

Sonstiges

Alcolocks sind elektronische Zündsperrern, bei denen der Fahrer erst zünden kann, wenn er «gepustet» hat (seine Atemluft in ein Messgerät hineingeblasen hat; dieses prüft sie auf ihre Alkoholkonzentration).

Fahrsicherheitstrainings sind spezielle Schulungen für Fahrer von Kraftfahrzeugen. Sie werden in aller Regel in einem Fahrsicherheitszentrum veranstaltet. Früher waren sie als «Schleuderkurs» bekannt.

Wörter zum Text

pusten – дуть (в трубочку)
die Schleuder – сепаратор, центрифуга
veranstalten – организовывать

3. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Lastkraftwagen (Lkw)

Im Jahr 2007 wurden laut ADAC bei mehr als 36.000 Lkw-Unfällen mit Personenschaden fast 1.100 Menschen getötet. Aus Sicherheitsgründen sollten daher mehr Gütertransporte auf die Schiene verlagert werden, so die Argumentation der Kampagne «No Mega Trucks», die sich gegen die sogenannten Gigaliner richtet und unter anderem von dem Verband Europäischer Automobilclubs (EAC) und der Allianz pro Schiene getragen wird. Der Gefahrguttransport auf dem Lkw sei bis zu 40mal weniger sicherer als auf der Bahn.

Auch beim Lkw ist das Potential zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wegen kaum vorhandener Knautschzonen noch nicht ausgeschöpft. Einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit bedeuten der serienmäßige Einbau von Abstandsregeltempomat und die bereits vorgesehene Verpflichtung zur Ausstattung der Fahrzeuge mit Notbremsfunktion, Spurhalteassistenten und elektronischen Stabilitätsprogrammen.

Bei Fahrzeugen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht gehört eine gelbe Warnleuchte zu den obligatorischen Ausrüstungsgegenständen.

Bahn

Zuständig für die Aufsicht über die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Einhaltung der Zugsicherung ist das Eisenbahnbundesamt. Besondere Gefahrenstellen und daher zu sichern sind Bahnübergänge aufgrund der Kreuzung verschiedener Verkehrssysteme und der potenziell hohen Unfallfolgen.

Fahrrad

Wichtige Sicherheitsmerkmale am Fahrrad werden durch die gesetzlichen Bestimmungen festgelegt. Helle Kleidung und zusätzliche Reflektoren sind sinnvoll, um besser gesehen zu werden. Werden die Reflektoren an beweglichen Teilen wie Speichen oder Beinen befestigt, sind sie besonders gut wahrzunehmen. In einigen europäischen Ländern besteht eine Fahrradhelmpflicht, in Finnland für alle Radfahrer, in Spanien außerhalb geschlossener Ortschaften und in Tschechien für Radfahrer unter 18 Jahre.

Bus

Das Risiko, tödlich in einem Omnibus zu verunglücken, ist geringer als bei allen anderen Straßenverkehrsmitteln. In der Öffentlichkeit wird die Sicherheit von Bussen jedoch oft diskutiert, weil ein Unfall mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit einem Gefühl mangelnder Kontrollierbarkeit sowie fehlender Möglichkeit des persönlichen Einflusses verbunden wird.

Motorisierte Zweiräder

Meist beginnt ab dem 15. Lebensjahr die aktive Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr (zunächst mit Mofas). Die Nutzer von motorisierten Zweirädern gelten wie Fußgänger und Fahrradfahrer als sog. «schwächere Verkehrsteilnehmer». Im Jahr 2009 verunglückten 50.284 Nutzer von motorisierten Zweirädern, davon wurden 749 getötet und 13.397 schwer verletzt. 39 getötete Nutzer von motorisierten Zweirädern waren 2009 15 bis 17 Jahre alt.

4. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Unfallhilfe ist Pflicht

Notruf absetzen / Erste-Hilfe-Kurs zum wieder auffrischen

Ein schwerer Verkehrsunfall ist eine Extremsituation. Erste Hilfe am Unfallort zu leisten, ist Pflicht. Verkehrsteilnehmer, die an der Unfallstelle eintreffen, stehen vor Aufgaben, denen sie sich oft nicht gewachsen fühlen. Doch Untätigkeit ist falsch. Denn unterlassene Hilfeleistung ist eine Straftat, mahnt der ADAC in München. Und die Sorge, durch Eingreifen alles nur noch schlimmer zu machen, ist nach Meinung von Experten unbegründet: Jeder könne auf seine Weise helfen.

«Das Allermindeste, was ein Mensch tun kann», sagt Willy Fellhauer, zuständig für die Einsatzplanung bei der Feuerwehr Bremerhaven, «ist Hilfe zu holen». Dabei gilt es, die notwendigen Dinge schnell zu erledigen – Unfallstelle sichern, Notruf absetzen, sich um die Verletzten kümmern. Wichtig sei bei einem Anruf unter den Nummern 112 oder 110 die genaue Ortsangabe. «Nützlich sind außerdem Angaben zur Zahl der Verletzten und wenn möglich der Schwere der Verletzungen».

Nicht minder dringlich ist die Versorgung der Verletzten. Doch gerade davor fürchten sich viele Menschen, da sie oft die Grundregeln der Ersten Hilfe nicht mehr beherrschen. «An der Unfallstelle muss sich jemand einen Ruck geben und den Anfang machen», sagt Ralf Sick, Leiter des Johanniter-Bildungswerks in Münster. «Je mehr Menschen dort sind, desto mehr gucken einfach nur. Es müsste der natürlichste Instinkt sein, zumindest ruhig mit einem Verletzten zu reden – ihm beispielsweise zu sagen, dass Hilfe unterwegs ist. «Bei den Entscheidungen ob die Verletzten vor Eintreffen der Retungskräfte heraus geholt werden sollten, kommt es auch auf Art und Lage der Unfallstelle an. Liegt diese so, dass ein Fahrzeug in den Wagen rasen könnte, gilt es zu handeln. Ebenso wenn der Wagen in Brand gerät.

Am Besten ist es freilich, sich auf Erste-Hilfe-Maßnahmen mit Profis vorzubereiten. Laut dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat in Bonn bieten alle bekannten Hilfsorganisation Kurse an, bei denen das Wissen über lebensrettenden Sofortmaßnahmen aufgefrischt wird.

Wörter zum Text

die Pflicht – долг, обязанность

auffrischen – обновлять

der Notruf – экстренный вызов полиции, пожарной команды

eintreffen – прибывать

sich nicht gewachsen fühlen – чувствовать себя неуверенным

die Untätigkeit – бездействие

unterlassene – упущенный

die Hilfeleistung – оказание помощи

die Straftat – преступление

das Eingreifen – принятие решительных мер

die Sorge – беспокойство
 schlimm – плохой
 unbegründet – безосновательно
 die Weise – способ, метод
 das Allermindeste – самое малое
 zuständig – ответственный
 die Einsatzplanung – планирование
 die Feuerwehr – пожарная охрана
 holen – привести
 erleidigen – сделать
 gelten – относиться
 den Anfang machen – начинать
 gucken – смотреть
 die Entscheidung – решение
 die Rettungskräfte – силы спасения
 rasen – мчаться, нестись
 der Brand – пожар
 geraten – загораться
 laut + Dat. – согласно
 anbieten – предлагать
 retten – спасать

5. Finden Sie die Äquivalente

die notwendigen Dinge sichern sich kümmern der Verletzte die Ortsangabe dringlich die Versorgung sich fürchten der Ruck	a. толчок, рывок b. заботиться c. ограждать d. указание места e. раненый f. уход за кем-либо g. бояться h. срочный i. необходимые вещи
---	--

6. Beantworten Sie die Fragen.

1. Ist ein schwerer Verkehrsunfall eine Extremsituation?
2. Ist unterlassene Hilfeleistung eine Straftat?
3. Soll jeder Verkehrsteilnehmer die Hilfe zum Unfallort holen ?
4. Welche notwendige Dinge soll jeder Verkehrsteilnehmer am Unfallort machen?
5. Soll jeder Mann sich um die Verletzten kümmern?
6. Soll jeder Mann die Grundregeln der Ersten Hilfe beherrschen?
7. Ist es am Besten, sich mit Profis auf Erste-Hilfe-Maßnahmen mit Profis vorzubereiten?
8. Wozu bieten die bekannten Hilfsorganisation in Bonn Kurse an?

LEKTION 6. Verkehrs- und Raumplanung

1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Einstellung der Stadtstrassen und Planungsgrundsätze

Hauptverkehrs sind charakterisiert durch besonders hohe Verkehrsbelastung. Sie dienen dem Durchgangsverkehr und Binnenverkehr und sollen nicht durch Wohngebiete geführt werden.

Bahnkreuzungen in gleicher Ebene sind zu vermeiden. Zu dieser Straßengattung gehören auch anbaufreie Schnellverkehrsstraßen, die kreuzungsfrei durch das Stadtgebiet geführt werden.

Verkehrsstraßen dienen dem Ziel – und Binnenverkehr, also der Verbindung der einzelnen Wohn – und Wirtschaftsgebiete untereinander und zur Anknüpfung dieses Verkehrs an die Hauptverkehrsstraßen. Verkehrsstraßen sind anbaufähig und können den Charakter von ausgesprochenen Geschäftsstraßen haben. Niveauengleiche Bahnkreuzungen sollen vermieden werden.

Sammelstraßen sammeln den Verkehr der Wohn Industrie – und Geschäftsgebiete und führen ihn den Verkehrs – und Hauptverkehrsstraßen zu.

Anliegerstraßen dienen dem Zugang zu den Grundstücken der Wohn-, Industrie – und Geschäftsgebiete und verbinden diese mit den übergeordneten Straßengattungen. Jede der vorstehenden Straßengattungen kann bei entsprechender Ausbildung neben ihrer reinen Verkehrsaufgabe auch dem Sonderzweck als Geschäfts – und Landstraße dienen. Selbständige Wege können Wohnwege, Radwege, Reitwege oder Promenaden sein.

Wohnwege dienen nur dem Zugang zu den Wohngrundstücken. Selbständige Radwege außerhalb des Straßenraumes dienen ausschließlich dem Radverkehr.

Als besondere Straßengattung, die dem öffentlichen Verkehr nicht unbeschränkt zur Verfügung steht, müssen die Werk – und Ladestraßen angesehen werden. Verkehr nicht unbeschränkt zur Verfügung steht, müssen die Werk – und Ladestraßen angesehen werden.

Werkstraßen sind für den inneren Verkehr der Industriebetriebe, insbesondere auch die Be – und Entladung bestimmt. Ladestraßen dienen dem Umschlag zwischen Eisenbahn und Kraftwagen.

Es gibt natürlich zahllose weitere Differenzierungsmöglichkeiten. Die Klassifizierung der Stadtstraße in der Russland unterscheidet 9 Straßenklassen, denen jeweils bestimmte Charakteristiken hinsichtlich Breite, Anzahl der Fahrspuren, Befestigung, Beleuchtung usw. zukommen.

2. Bilden Sie die Fragen zum Text selbstständig und erzählen Sie den Text nach.

3. Lesen Sie und übersetzen Sie die Texte selbstständig

Verkehrs- und Raumplanung

Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung wie die Förderung der regionalen Wirtschaft oder das Engagement für die «Stadt der kurzen Wege» können sich sehr positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Bei der Gestaltung von Verkehrswegen gibt es zahlreiche Möglichkeiten mehr Sicherheit zu erzeugen. Wenn durch eine intelligente Straßengestaltung menschliche Fehler der Nutzer verziehen werden können, ist der Optimalzustand aus Sicht der Verkehrssicherheit erreicht.

Durch die Anwendung von Verkehrssicherheitsaudits können Defizite in der Planung und beim Zustand der Straßen systematisch ermittelt werden. Bezogen auf das transeuropäische Straßennetz ist ab Dezember 2010 das «Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur» gemäß der Richtlinie 2008/96/EG anzuwenden. Das Risikomanagement stellt Methoden zu einer systematischen Ermittlung der Gefahren und zur Kosten-Nutzen-Analyse bereit.

Zur Sicherheit im Straßenverkehr gehören auch Schutzmaßnahmen an Fahrbahnrandern. Die hindernisfreie Gestaltung der Fahrbahnrande und der Einsatz von Fahrzeug Rückhaltesystemen vermindern die Folgen von Straßenverkehrsunfällen beim Abkommen von der Fahrbahn. In den vergangenen Jahren haben jeweils über 20% der im Straßenverkehr getöteten Menschen ihr Leben im Zusammenhang mit einem Aufprall auf Bäume verloren, seit Einführung einer entsprechenden Statistik im Jahr 1995 bis 2010 insgesamt etwa 23.000 Menschen. Bei konsequenter Anwendung der «Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)» könnten derartige Unfälle mit tödlichem Ausgang vermieden werden.

Den erhöhten Gefahren an den Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrssystemen (Straße, Bahn, Rad, Fußgänger) kann durch besondere Maßnahmen wie beispielsweise Schrankenanlagen, Lichtsignalanlagen und Warnsysteme begegnet werden. Ein wesentlicher sicherheitsfördernder Faktor ist insbesondere im innerstädtischen Straßenverkehr ein niedriges Geschwindigkeitsniveau (Tempo-30-Zone), durch das eine Verringerung der Unfallzahl und eine deutliche Verringerung der Unfallfolgen erreichbar ist.

Mensch und Gesellschaft

Aufkleber mit dem Motto «Stark im Leben ohne Alkohol und Drogen» sind an allen Streifenwagen der Bayerischen Polizei angebracht – eine Initiative des Bayerischen Staatsministeriums des Innern zur Hebung der Verkehrssicherheit

Bei der Verkehrsgestaltung muss das unterschiedliche Verhalten der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Die Verkehrspädagogik leistet einen Beitrag dazu, entsprechende Programme und Projekte für die unterschiedlichen Nutzergruppen zu erarbeiten.

Der Verkehrserziehung, der Fahrschulausbildung wie der Öffentlichkeitsarbeit der in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Institutionen kommt eine große

Bedeutung zu. Denn die meisten Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit gehen von menschlichem Fehlverhalten aus.

Dazu zählen Unaufmerksamkeit, Nachlässigkeit, Bequemlichkeit, Machtgehabe, Boshaftigkeit, Ellenbogenverhalten, Unsicherheit und Rücksichtslosigkeit.

Da sich menschliches Fehlverhalten nicht völlig ausschließen lässt, ist das System Straßenverkehr – wie Konzept und Masterplan Vision Zero vorsehen – fehlerverzeihend auszugestalten. Die Umsetzung von Vision Zero bedeutet, dass keine Verkehrsteilnehmer mehr getötet oder schwer verletzt werden.

Sicherheitsprogramme und -kampagnen

Die bisherigen deutschen Verkehrssicherheitsprogramme und die der EU-Kommission waren unzureichend, da konkrete Ziele und Zeithorizonte weitgehend fehlten oder für die Mitgliedstaaten nicht verbindlich gemacht worden sind.

Mit der Kampagne «Make Roads Safe» hat die UNO auf der ersten UNVerkehrssicherheitskonferenz im November 2009 in Moskau erstmals eine Kampagne für globale Straßenverkehrssicherheit ausgerufen. Diese Kampagne ist für den Zeitraum 2011–2020 konzipiert. Es soll erreicht werden, dass die Zahl der für 2020 vorhergesagten durch Straßenverkehrsunfälle Getöteten von 1,9 Millionen um die Hälfte, also auf etwa 900.000, gesenkt wird. Die Zahl der Verletzten könnte um 50 Millionen reduziert werden. Etwa 90% der Fälle ereignen sich in Entwicklungsländern. Es wird davon ausgegangen, dass seit der Erfindung des Kraftfahrzeugs insgesamt bis 2010 über 40 Millionen Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen sind. Jährlich sterben weltweit eine Million bis 1,35 Millionen Menschen durch Straßenverkehrsunfälle, etwa 50 Millionen Menschen werden jährlich im Straßenverkehr verletzt, davon 15 bis 20 Millionen schwer. Weltweit werden durch Straßenverkehrsunfälle mehr Menschen getötet als durch Malaria. Durch Straßenverkehrsunfälle werden weltweit jährlich 260 000 Kinder unter 18 Jahren getötet, damit sind diese Unfälle nach Angaben der UNO die Hauptursache für Todesfälle bei jungen Menschen.

Die EU-Kommission hat im Juli 2010 «Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 veröffentlicht». In der EU starben im Jahr 2009 35 000 Menschen auf den Straßen, 1,7 Millionen wurden verletzt. Die Zahl der Getöteten pro eine Million Einwohner betrug 2010 im EU-Durchschnitt 61, in Deutschland 45, in Schweden 28, in Großbritannien 31 und in den Niederlanden 32, in den östlichen Mitgliedstaaten waren die Risiken mit 112 Getöteten in Griechenland, mit 111 in Rumänien, mit 102 in Bulgarien und Polen am größten. Auch die EU-Kommission hat sich das Ziel gesetzt, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten in den kommenden 10 Jahren zu halbieren. Vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) wird allerdings bemängelt, dass messbare Vorgaben für anstehende Aufgaben fehlen. Auch blieben

wichtige Handlungsfelder unberücksichtigt oder kämen zu kurz – wie der Schutz von Fußgängern und Radfahrern.

In Deutschland ist das bisherige für den Zeitraum von 2001 bis 2010 aufgestellte «Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr» im Herbst 2011 durch ein neues bis 2020 geltendes Programm ersetzt worden. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hatte im November 2010 ein Gesamtkonzept mit 40 Empfehlungen zur Verkehrssicherheit bis 2020 vorgelegt. Dieses Maßnahmenkonzept ging dem ursprünglich für Anfang 2011 zur Veröffentlichung geplanten neuen Programm der Bundesregierung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr voraus und hätte deshalb besonders berücksichtigt werden müssen. Eine der zentralen Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats ist die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen bzw. ein entsprechendes in Europa einheitliches Tempolimit. Aus wissenschaftlicher Sicht werden vielfältige negative Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer, die Gesellschaft und die Umwelt durch Fahren mit hohen Geschwindigkeiten bzw. ohne Tempolimit 130 km/h festgestellt:

- Überproportional zunehmende Unfallschwere mit wachsender Aufprallgeschwindigkeit.
- Mit zunehmender Geschwindigkeit abnehmende Möglichkeiten für Reaktionen und Korrekturmanöver bei unvorhergesehenen Ereignissen und damit höhere Risiken für Auffahr- und Folgeunfälle.
 - Höheres Unfallrisiko bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (Nebel, Nacht).
 - Höheres Unfallrisiko bei Spurwechsel, Überholvorgängen und beim Einfädeln.
 - Höhere Risiken aufgrund der Differenzgeschwindigkeiten zwischen Lkw und Pkw.
- Erhöhter Ausbau und Sicherheitsstandards (Fahrstreifenbreite, Radien, Standspur etc.) für hohe Entwurfsgeschwindigkeiten und damit Kosten für Investitionen und Unterhaltung.
 - Höherer Energieverbrauch, Schadstoffausstoß und Lärm.
 - Größere Störanfälligkeit, Beeinträchtigung und Leistungsfähigkeit.
 - Höhere Risiken für ausländische Fahrer.
 - Geringerer Fahrkomfort und geringeres subjektives Sicherheitsempfinden älterer und selten fahrender Verkehrsteilnehmer.

Das neue Programm enthält eine umfassende Analyse und zahlreiche Empfehlungen, es soll insgesamt 40 Maßnahmen in den Aktionsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik, auf den Weg bringen. Es wird allerdings nur eine Reduktion der Getötetenzahlen bis 2020 um 40% angestrebt, wegen des Verzichts auf weitere konkrete Zielvorgaben und ordnungsrechtliche Maßnahmen bleibt es relativ unverbindlich.

Selbst wenn die vom Wissenschaftlichen Beirat geforderte Halbierung der Zahl der tödlich verunglückten Straßenverkehrsteilnehmer, ausgehend vom Jahr

2010, gelingen sollte, werden in Deutschland bis 2020 voraussichtlich immer noch etwa 30.000 Menschen durch Straßenverkehrsunfälle sterben.

Da jugendliche Verkehrsteilnehmer überproportional häufig an Verkehrsunfällen beteiligt sind, gibt es auch Verkehrssicherheitsprojekte, die sich ausdrücklich um diese Zielgruppe bemühen, wie etwa das «Projekt Schutzengel» im Kreis Gütersloh, das sich an 16-24jährige Verkehrsteilnehmer richtet und bei dem sich bereits über 12.500 Schutzengel registriert haben.

Das Projekt führte nachweislich einer begleitenden Studie der Universität Duisburg-Essen zur Senkung der Unfallzahlen in der Zielgruppe um 20% und wurde mit dem (nordrheinwestfälischen) Landespreis für Innere Sicherheit ausgezeichnet. Das international verbreitete Karlsruher Modell Verkehrserziehung vom Kinde aus wendet sich mit seinen Lernprogrammen wie dem Karlsruher 12-Schritte-Programm und seinen fächerübergreifenden Projekten wie dem Schulwegspiel oder dem Fußgängerdiplom an die besonders gefährdete Gruppe der Schulanfänger. Es wurde durch die Gattin des Bundespräsidenten mit einem Wissenschaftspreis ausgezeichnet.

Grundsätzlich positiv trägt zur Verkehrssicherheit bei: Aufmerksames vorausschauendes und gleichmäßiges Fahren, Gelassenheit, Mitdenken für andere, Verzicht auf Ellenbogenverhalten sowie das Einhalten der Verkehrsregeln. Dazu gehört das Einhalten von angemessenen Abständen, insbesondere gegenüber Fußgängern und Fahrradfahrern, zur eigenen Sicherheit auch gegenüber Lkw.

Bei Unfällen, Pannen oder sonstigen wichtigen Gründen ist das Warnblinklicht der Fahrzeuge einzuschalten, in ausreichenden Abständen sind Warndreiecke aufzustellen. In einigen Ländern müssen beim Verlassen der Fahrzeuge außerhalb geschlossener Ortschaften Warnwesten getragen werden. In Deutschland gilt dies bisher nur für Fahrer und ständige Beifahrer gewerblich genutzter Fahrzeuge.

Fahrerische Extremsituationen (plötzliches Bremsen oder Ausweichen) können auch Fahrzeuglenker mit jahrelanger Erfahrung überfordern. Das richtige Verhalten in solchen Situationen kann in Fahrtechnikzentren (durch Gefahrentraining) erlernt werden.

Unfalldatenspeicher (UDS), auch *Black Box* genannt, ermöglichen, über die Vorgänge bei einem Unfall genauere Erkenntnisse zu erhalten, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bedeutsam sein können.

Verkehrsüberwachung. Die Verkehrsüberwachung umfasst präventive und repressive Aktivitäten im Verkehrsraum, die ebenfalls der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen. Die Verkehrsüberwachung gehört in das Aufgabenspektrum der Polizei und anderer Verkehrsbehörden.

Rettungswesen. Einfluss auf die Verringerung von Unfallfolgen hat schließlich auch die Qualität des Rettungswesens. Die 1969 gegründete Björn-Steiger-Stiftung e. V. hat ganz wesentlich zur Verbesserung des Rettungswesens beigetragen. Je mehr Menschen regelmäßig ihre Grundkenntnisse in Erster Hilfe

auffrischen, desto besser sind die Erfolgchancen im Rettungsdienst. Im Straßenverkehr kann über das System eCall der genaue Standort des Fahrzeugs per Satellitenortung ermittelt und nach schweren Unfällen automatisch eine Telefonverbindung mit einer Notrufzentrale hergestellt werden.

Da sich die meisten schweren Unfälle außerhalb der Städte und geschlossener Ortschaften ereignen, sind hier kurze Eintreffzeiten des Rettungsdienstes besonders bedeutsam. Im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2008/2009 werden Eintreffzeiten des Rettungsdienstes von 5 bis 20 Minuten (Mittelwert: 9 Minuten, 95-Prozent-Hilfswert: 18,4 Minuten), bzw. des bodengebundenen Notarztes von 5 bis 20 Minuten genannt (Mittelwert: 12,3 Minuten, 95-Prozent-Hilfswert: 26,6 Minuten). Damit liegen die Eintreffzeiten, ausgehend von über 100 000 Einsätzen mit einem Notarzt, bei über 5000 Einsätzen jenseits der 26,6 Minuten. Eine Differenzierung der Eintreffzeiten nach Regionen erfolgt im Unfallverhütungsbericht nicht.

BMW setzt beim Elektroauto auf Carbon

BMW startet in Leipzig die Serienproduktion des Elektroautos i3. Das Besondere daran ist die Karosserie aus Carbonfasern. Dafür hat sich der Autobauer mit einem Spezialisten zusammen getan.

«Die Revolution hat begonnen», verkündete dieser Tage BMW-Entwicklungschef Herbert Diess stolz auf der IAA, der Internationalen Frankfurter Automobilausstellung. Flankiert von großen Videowänden moderierte er den Star der Präsentation an: Das neue Elektroauto BMW i3.

Revolutionär an dem Wagen ist vor allem seine Karosserie: Nicht in einem vergleichsweise schweren Blechkleid kommt der neue Wagen daher, sondern in einem aus leichtem Carbon. Das soll das Mehrgewicht der Batterie ausgleichen und ihm eine passable Reichweite verschaffen.

Das teure Material, das bislang in der Luftfahrt oder der Formel 1 zum Einsatz kam, hat damit den Massenmarkt erreicht. Dafür hat BMW eigens ein Joint-Venture mit dem Spezialisten SGL Carbon gegründet.

BMAto i3 (29.07.2013) Carbon statt Atom in Wackersdorf

In einer Industriehalle im bayerischen Wackersdorf ziehen große Maschinen kilometerweise schwarze Carbonfaserbündel in sich hinein, von dutzenden Spulen, die aus den USA angeliefert werden. Auf dem Gelände, auf dem die regionale Bevölkerung in den 1980er Jahren erfolgreich gegen eine geplante Wiederaufbereitungsanlage für Atommüll gekämpft hat, wird die Faser der Zukunft verarbeitet.

Wackersdorf ist einer der beiden Standorte von SGL Automotive Carbon Fibers, der Gemeinschaftsfirma von BMW und SGL Carbon. Das zweite Werk steht in Moses Lake in den USA. «Wir verarbeiten hier Carbonfaser-Spulen zu Gelegen», erklärt Pressesprecherin Katharina Schraidt, «man kann sich das wirklich vorstellen als breite Matten, wie ein Teppich».

Tatsächlich: Was die Maschinen hinten fertig vernäht aufwickeln, erinnert an die großen Teppich-Rollen im Baumarkt. Es ist das Rohmaterial, aus dem später Autoteile geformt werden.

Das Gemeinschaftsunternehmen in Sachen Carbon soll BMW den entscheidenden Vorsprung bei der Nutzung des Zukunftsmaterials verschaffen. «Carbon ist sehr teuer», so Katharina Schraidt, «es gibt bislang kein Unternehmen, das Carbon für den Massenmarkt herstellt». Bislang seien die Teile als Einzelstücke oder in Handarbeit gefertigt worden. «Das war natürlich keine Alternative für uns», meint die junge Frau: «Wir wollen den i3 für den Massenmarkt fertigen.»

Die Massenproduktion von Carbonteilen erschwinglich machen – daran haben BMW und SGL Carbon jahrelang gearbeitet, und genau das ist das Geheimnis dieser Maschinen in Wackersdorf. Seit Ende Juli läuft die Produktion der Carbonmatten mit über 100 Mitarbeitern, bei seinem neuen Elektroauto i3 setzt BMW voll auf das innovative Material. Der Grund: Seine idealen Eigenschaften. «Carbon ist sehr stabil, und es ist auch viel leichter als Stahl und Aluminium», wirbt Pressesprecherin Schraidt. Mit der Fahrgastzelle aus Carbon will BMW in erster Linie Gewicht sparen – um bei der Reichweite des Elektrofahrzeugs zu punkten. «Je höher die Reichweite, umso attraktiver das Fahrzeug», so Schraidt.

Geformt werden die Carbonfaser-Matten im BMW-Werk Landshut, anschließend gehen die Karosserieteile nach Leipzig, hier ist die Endmontage des i3. Auch das weltgrößte BMW-Werk im niederbayerischen Dingolfing ist an der Produktion beteiligt. Dort werden wichtige Komponenten für den Antriebsstrang des neuen Elektroautos gefertigt.

Ein echtes E-Mobil und kein umgebautes Auto

Das Projekt i3 wird in der Branche mit Spannung verfolgt: Ein großer Autokonzern packt die Elektromobilität entschieden an. «Natürlich setzen wir damit ein deutliches Zeichen im Markt», meint Walter Huber, BMW-Sprecher für die Standorte Wackersdorf und Regensburg: «Das ist ein mutiger Schritt, von dem wir aber überzeugt sind.» BMW baue nicht einfach ein bestehendes Auto zum Elektrofahrzeug um. Der i3 sei von Anfang an als Elektroauto konzipiert worden, betont Huber. Das betrifft nicht nur die Karosserie. Schon in der Anfangsphase habe man gründlich den Markt sondiert und die «Mobilitätsbedürfnisse der Kunden» abgefragt.

In sanftem Orange und in Silber steht der futuristisch designte Kleinwagen nun auf der IAA, aufladbar an jeder Steckdose, Reichweite bis zu 150 Kilometer. Die Käufer können zu dem spezielle Dienstleistungen erwarten: Wer mal weiter fahren muss, bekommt zum Beispiel ein anderes Auto gestellt. Der BMW i3 startet bei 35.000 Euro. Auf den Markt kommt das Elektroauto voraussichtlich zum Jahreswechsel.

РАЗДЕЛ 2. Verkehrsregeln und Verkehrszeichen

LEKTION I. Allgemeine Verkehrsregeln (Teil I)

1. Wortschatz zum Thema.
2. Grundtexte:
 - § 1 Grundregeln
 - § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge
 - § 3 Geschwindigkeit
 - § 4 Abstand
 - § 5 Überholen
3. Texte für selbständige Übersetzung:
 - § 6 Vorbeifahren
 - § 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge
 - § 8 Vorfahrt
 - § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren
 - § 9a Kreisverkehr
 - § 10 Einfahren und Anfahren
 - § 11 Besondere Verkehrslagen
4. Testfragen zur Lektion 1.

1. Wortschatz zum Thema

Lernen Sie folgende Wörter!

Substantive	Verben	Adjektive und andere Wörter
der Abstand (es, ...stände) – расстояние, дистанция	abbiegen (o, o) – поворачи- вать	deutlich – четко, ясно
die Behinderung (=, -en) – препятствие, помеха	abweichen (i, i) – откло- няться, отступать	dicht – плотный
die Beschränkung (=, -en) – ограничение	ankündigen (te, t) – объявлять, сообщать	fern – далеко, дальний
der Bestandteil (-es, -e) – составная часть	ausscheren (o, o) – откло- няться в сторону	frei – свободный
die Einrichtung (=, -en) – сооружение, строение	behindern (te, t) – препят- ствовать	gefährlich – опасно
die Fahrbahn (=, -en) – проезжая часть	belästigen (te, t) – утру- ждать, обременять	gegenseitig – противо- положный
der Fahrer (-s, =) – водитель	benutzen (te, t) – исполь- зовать	geschlossen – закрытый
der Fahrgast (-es, ...gäste) – пассажир	betragen (u, a) – составлять	günstig – выгодный
		innerhalb – внутри
		langsam – медленно
		links – налево
		niemand – никто
		plötzlich – вдруг, вне- запно

<p>die Fahrtrichtung (=, en) – направление движения das Fahrzeug (-es, -e) – транспортное средство das Fernlicht (-es) – дальний свет der Fußgänger (-s, =) – пешеход das Gesamtgewicht (-es, -e) – общий вес die Geschwindigkeit (=, -en) – скорость die Kurve (=, en) – поворот der Lastkraftwagen (-s, =) – грузовой автомобиль die Nebel (=, en) – туман der Radweg (-es, -e) – велосипедный путь die Regel (=, -n) – правило die Rücksicht (=, -en) – внимание die Sichtweite (=) – дальность видимости der Schneefall (-es, ...fälle) – снегопад der Straßenverkehr (-s) – дорожное движение die Strecke (=, -n) – расстояние дистанция die Teilnahme (=) – участие der Umstand (-es, ...stände) – обстоятельство die Übersichtlichkeit (=) – обзор, обозримость die Vorsicht (=) – осторожность das Zeichen (-s, =) – знак</p>	<p>bilden (te, t) – образовывать bremsen (te, t) – тормозить erfordern (te, t) – требовать erhöhen (te, t) – повышать ermöglichen (te, t) – сделать возможным fahren (u, a) – ехать gefährden (te, t) – угрожать regeln (te, t) – регулировать schädigen (te, t) – вредить überholen (te, t) – обгонять überqueren (te, t) – пересекать улицу verhalten sich (ie, a) – вести себя (sich) verkehrswidrig verhalten (ie, a) – нарушать правила дорожного движения verkehren (te, t) – ходить, курсировать vertrauen (te, t) – доверять verzichten (te, t) – отказываться warten (te, t) – ждать wechseln (te, t) – менять</p>	<p>recht – направо rechtzeitig – вовремя ständig – постоянно unmittelbar – непосредственно unvermeidbar – неизбежно wesentlich – значительно, существенно zulässig – допустимый</p>
---	--	---

2. Grundtexte

StVO – Straßenverkehrs-Ordnung

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

Vom 16. November 1970 (Bundesgesetzblatt, Teil I, S. 1565), zuletzt geändert mit Verordnung vom 22. Januar 2004 (Bundesgesetzblatt, Teil I, S. 117).

§ 1. Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Was erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr?
- 2) Wie muss sich jeder Verkehrsteilnehmer verhalten?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 2. Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte.Seitenstreifen sind nicht Bestandteil der Fahrbahn.

(2) Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.

(3) Fahrzeuge, die in der Langsrichtung einer Schienenbahn verkehren, müssen diese, soweit möglich, durchfahren lassen.

(3a) Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, müssen sich die Führer kennzeichnungspflichtiger Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gutern so verhalten, dass eine Gefährdung anderer ausgeschlossen ist; wenn nötig, ist der nächste geeignete Platz zum Parken aufzusuchen. Gleiches gilt bei Schneeglätte oder Glatteis.

(4) Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nurfahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Sie müssen Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist. Andere rechte Radwege dürfen sie benutzen. Sie dürfen ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden. Das gilt auch für Mofas, die durch Treten fortbewegt werden.

(5) Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Auf

Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Welche Fahrbahn müssen die Fahrzeuge benutzen?
- 2) Wie muss man bei schlechter Sichtweite fahren?
- 3) Wie müssen die Radfahrer fahren?
- 4) Wer kann mit Fahrrädern Gehwege benutzen?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 3. Geschwindigkeit

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, so darf er nicht schneller als 50 km/h fahren, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist. Er darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann. Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss er jedoch so langsam fahren, dass er mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten kann.

(2) Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, dass sie den Verkehrsfluss behindern.

(2a) Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen

1. innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h,
2. außerhalb geschlossener Ortschaften
 - a) für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t bis 7,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen, für Personenkraftwagen mit Anhänger und Lastkraftwagen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t mit Anhänger und für Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger 80 km/h,
 - b) für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t, für alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t und für

Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen 60 km/h,

c) für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t 100 km/h. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt nicht auf Autobahnen (Zeichen 330) sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind. Sie gilt ferner nicht auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben.

(4) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für Kraftfahrzeuge mit Schneeketten auch unter günstigsten Umständen 50 km/h.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

1) Welche Geschwindigkeit darf man bei der Sichtweite weniger als 50 m haben?

2) Ist es richtig für Kraftfahrzeuge langsam zu fahren?

3) Wie ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften?

4) Wie ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 4. Abstand

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird. Der Vorausfahrende darf nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen.

(2) Kraftfahrzeuge, für die eine besondere Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, sowie Züge, die länger als 7 m sind, müssen außerhalb geschlossener Ortschaften ständig so großen Abstand von dem vorausfahrenden Kraftfahrzeug halten, dass ein überholendes Kraftfahrzeug einscheren kann. Das gilt nicht,

1. wenn sie zum Überholen ausscheren und dies angekündigt haben,
2. wenn in der Fahrtrichtung mehr als ein Fahrstreifen vorhanden ist oder
3. auf Strecken, auf denen das Überholen verboten ist.

(3) Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t und Kraftomnibusse müssen auf Autobahnen, wenn ihre Geschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt, von vorausfahrenden Fahrzeugen einen Mindestabstand von 50 m einhalten.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- (1) Wie gross muss der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug sein?
- (2) Darf der Vorausfahrende ohne zwingenden Grund stark bremsen?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 5. Überholen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

- (1) Es ist links zu überholen.
- (2) Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.
- (3) Das Überholen ist unzulässig:
 1. bei unklarer Verkehrslage oder
 2. wo es durch Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) verboten ist.
- (3a) Unbeschadet sonstiger Überholverbote dürfen die Führer von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t nicht überholen, wenn die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m beträgt.
- (4) Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Radfahrern, eingehalten werden. Der Überholende muss sich sobald wie möglich wieder nach rechts einordnen. Er darf dabei den Überholten nicht behindern.
- (4a) Das Ausscheren zum Überholen und das Wiedereinordnen sind rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.
- (5) Außerhalb geschlossener Ortschaften darf das Überholen durch kurze Schall oder Leuchtzeichen angekündigt werden. Wird mit Fernlicht geblinkt, so dürfen entgegenkommende Fahrzeugführer nicht geblendet werden.
- (6) Wer überholt wird, darf seine Geschwindigkeit nicht erhöhen. Der Führer eines langsameren Fahrzeugs muss seine Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, notfalls warten, wenn nur so mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen möglich ist. Hierzu können auch geeignete Seitenstreifen in Anspruch genommen werden; das gilt nicht auf Autobahnen.
- (7) Wer seine Absicht, nach links abzubiegen, ankündigt und sich eingeordnet hat, ist rechts zu überholen. Schienenfahrzeuge sind rechts zu überholen. Nur wer das nicht kann, weil die Schienen zu weit rechts liegen, darf

links überholen. Auf Fahrbahnen für eine Richtung dürfen Schienenfahrzeuge auch links überholt werden.

(8) Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Radfahrer und Mofa-Fahrer Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Wo darf man überholen?
- 2) Wann ist das Überholen unzulässig?
- 3) Wie muss sich der Überholende verhalten?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

3. Texte für selbständige Übersetzung.

§ 6. Vorbeifahren

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

Wer an einem haltenden Fahrzeug, einer Absperrung oder einem sonstigen Hindernis auf der Fahrbahn links vorbeifahren will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Muss er ausscheren, so hat er auf den nachfolgenden Verkehr zu achten und das Ausscheren sowie das Wiedereinordnen – wie beim Überholen – anzukündigen.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 7. Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung dürfen Kraftfahrzeuge von dem Gebot, möglichst weit rechts zu fahren (§ 2 Abs. 2), abweichen, wenn die Verkehrsdichte das rechtfertigt. Fahrstreifen ist der Teil einer Fahrbahn, den ein mehr spuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt.

(2) Ist der Verkehr so dicht, dass sich auf den Fahrstreifen für eine Richtung Fahrzeugschlangen gebildet haben, so darf rechts schneller als links gefahren werden.

(2a) Wenn auf der Fahrbahn für eine Richtung eine Fahrzeugschlange auf dem jeweils linken Fahrstreifen steht oder langsam fährt, dürfen Fahrzeuge diese mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht rechts überholen.

(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften – ausgenommen auf Autobahnen (Zeichen 330) – dürfen Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t auf ahrbahnen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung (Zeichen 296 ode 340) den Fahrstreifen frei wählen, auch wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 atz 1 nicht vorliegen. Dann darf rechts schneller als links gefahren werden .

(4) Ist auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder endet ein Fahrstreifen, so ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass sich diese Fahrzeuge unmittelbar vor Beginn der Verengung jeweils im Wechsel nach einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug einordnen können (Reißverschlussverfahren).

(5) In allen Fällen darf ein Fahrstreifen nur gewechselt werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Jeder Fahrstreifenwechsel ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 8. Vorfahrt

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) An Kreuzungen und Einmündungen hat die Vorfahrt, wer von rechts kommt. Das gilt nicht,

1. wenn die Vorfahrt durch Verkehrszeichen besonders geregelt ist (Zeichen 205, 206, 301, 306) oder

2. für Fahrzeuge, die aus einem Feld- oder Waldweg auf eine andere Straße kommen.

(2) Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten, ins besondere durch mäßige Geschwindigkeit, erkennen lassen, dass er warten wird. Er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, dass er den, der die Vorfahrt hat, weder gefährdet noch wesentlich behindert. Kann er das nicht übersehen, weil die Straßen stelle unübersichtlich ist, so darf er sich vorsichtig in die Kreuzung oder Einmündung hineintasten, bis er die Übersicht hat. Auch wenn der, der die Vorfahrt hat, in die andere Straße abbiegt, darf ihn der Wartepflichtige nicht wesentlich behindern.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 9. Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will, bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links einzuordnen, und zwar rechtzeitig. Wer nach links abbiegen will, darf sich auf längs verlegten Schienen nur einordnen, wenn er kein Schienenfahrzeug behindert. Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten; vor dem Abbiegen ist es dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.

(1) Radfahrer, die auf der Fahrbahn abbiegen wollen, müssen an der rechten Seite der in gleicher Richtung abbiegenden Fahrzeuge bleiben, wenn dort ausreichender Raum vorhanden ist. Radfahrer, die nach links abbiegen wollen, brauchen sich nicht einzuordnen. Sie können die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überqueren. Dabei müssen sie absteigen, wenn es die Verkehrslage erfordert. Sind Radverkehrsführungen vorhanden, so haben Radfahrer die sen zu folgen.

(2) Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor und Radfahrer auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. Auf Fußgänger muss er besondere Rücksicht nehmen; wenn nötig, muss er warten.

(3) Wer nach links abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge, die ihrerseits nach rechts abbiegen wollen, durchfahren lassen. Führer von Fahrzeugen, die einander entgegenkommen und jeweils nach links abbiegen wollen, müssen voreinander abbiegen, es sei denn, die Verkehrslage oder die Gestaltung der Kreuzung erfordern, erst dann abzubiegen, wenn die Fahrzeuge aneinander vorbeigefahren sind.

(4) Beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Wenden und beim Rückwärtsfahren muss sich der Fahrzeugführer darüber hinaus so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 9a. Kreisverkehr

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Ist an der Einmündung in einen Kreisverkehr Zeichen 215 (Kreisverkehr) unter Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) angeordnet, hat der

Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorfahrt. Bei der Einfahrt in einen solchen Kreisverkehr ist die Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers unzulässig. Innerhalb des Kreisverkehrs ist das Halten auf der Fahrbahn verboten.

(2) Die Mittelinsel des Kreisverkehrs darf nicht überfahren werden. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge, denen wegen ihrer Abmessungen das Befahren des Kreisverkehrs sonst nicht möglich wäre. Mit ihnen darf die Mittelinsel überfahren werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 10. Einfahren und Anfahren

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

Wer aus einem Grundstück, aus einem Fußgängerbereich (Zeichen 242 und 243), aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326) auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen. Er hat seine Absicht rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Dort, wo eine Klarstellung notwendig ist, kann Zeichen 205 stehen.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 11. Besondere Verkehrslagen

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Stockt der Verkehr, so darf trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen niemand in die Kreuzung oder Einmündung einfahren, wenn er auf ihr warten müsste.

(2) Stockt der Verkehr auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, so müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen, eine freie Gasse bilden.

(3) Auch wer sonst nach den Verkehrsregeln weiterfahren darf oder anderweitig Vorrang hat, muss darauf verzichten, wenn die Verkehrslage es

erfordert; auf einen Verzicht darf der andere nur vertrauen, wenn er sich mit dem Verzichtenden verständigt hat.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

4. Testfragen zur Lektion 1

A. Theoretische Fragen

Die 1. Frage: Welche von 2 Fahrbahnen müssen Fahrzeuge benutzen?

1. die rechte
2. die linke
3. es ist egal

Die 2. Frage: Bilden die Seitenstreifen einen Bestandteil der Fahrbahn?

1. Ja
2. Nein

Die 3. Frage: Wer darf mit Fahrrädern Gehwege benutzen?

1. Polizeibeamte
2. Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr
3. Alle Frauen

Die 4. Frage: Mit welcher Geschwindigkeit darf man fahren, wenn die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m beträgt?

1. nicht schneller als 30 km/h
2. nicht schneller als 50 km/h
3. nicht schneller als 70 km/h

Die 5. Frage: Wie gross muss der Mindestabstand von Lastkraftwagen und Kraftomnibusse auf Autobahnen sein?

1. 10 m
2. 30 m
3. 50 m

Die 6. Frage: Wo ist es ist zu überholen?

1. links
2. rechts
3. es ist egal

Die 7. Frage: Wer hat die Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen?

1. wer grössere Geschwindigkeit hat
2. wer von links kommt
3. wer von rechts kommt

B. Praktische Fragen

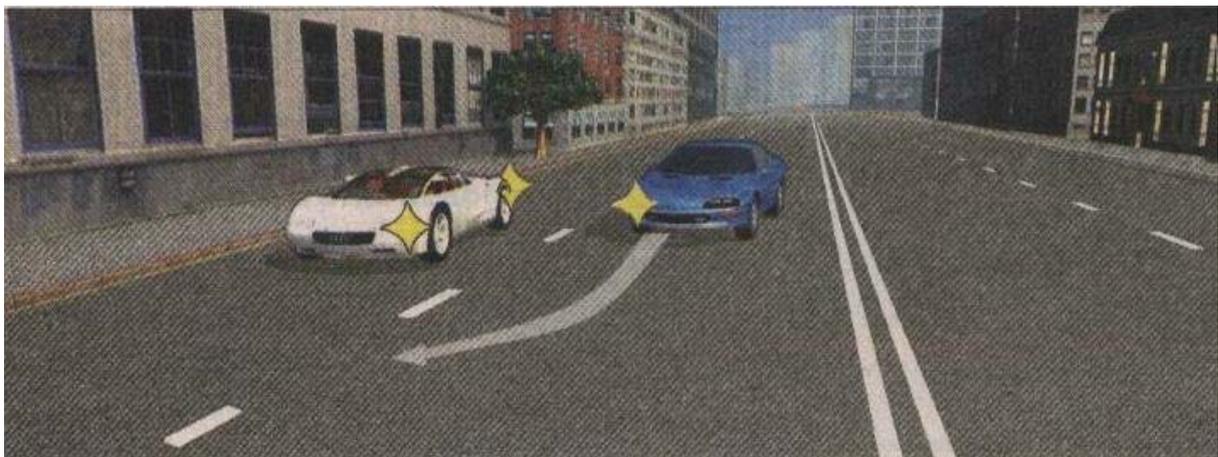
Die 1. Frage: In welcher Richtung darf man weiter fahren?

1. Nur B
2. A und B
3. B oder B



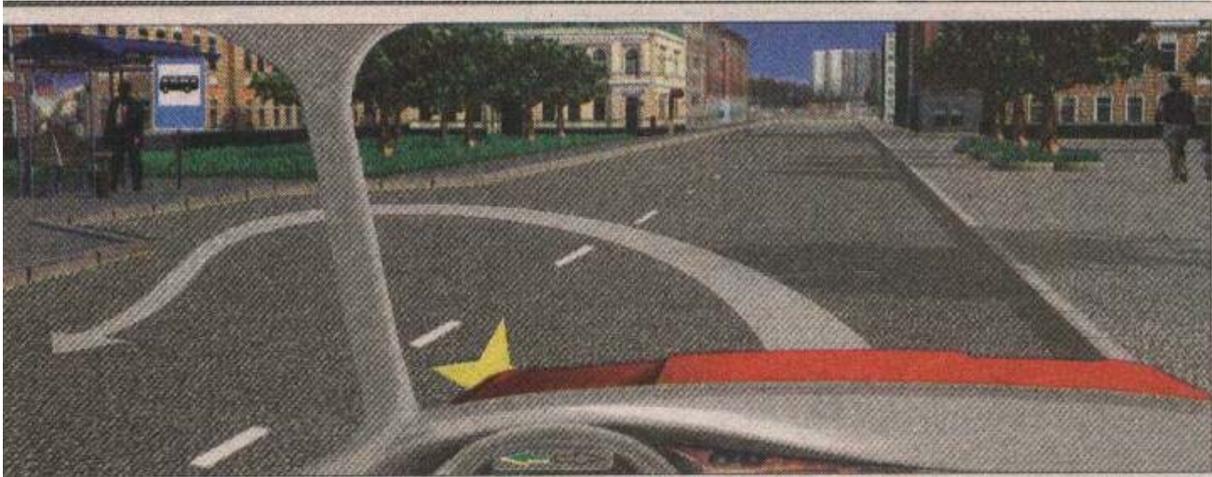
Die 2. Frage: Wer muss den Weg freigeben?

1. Der Fahrer im weißen Auto, der seine Bewegung beginnen will?
2. Der Fahrer im dunklen Auto, der stehenbleiben will?



Die 3. Frage: Darf man hier abbiegen?

1. Ja, man darf hier abbiegen.
2. Man darf hier abbiegen, wenn es keine Störungen für den Verkehr macht.
3. Nein, man darf hier nicht abbiegen.



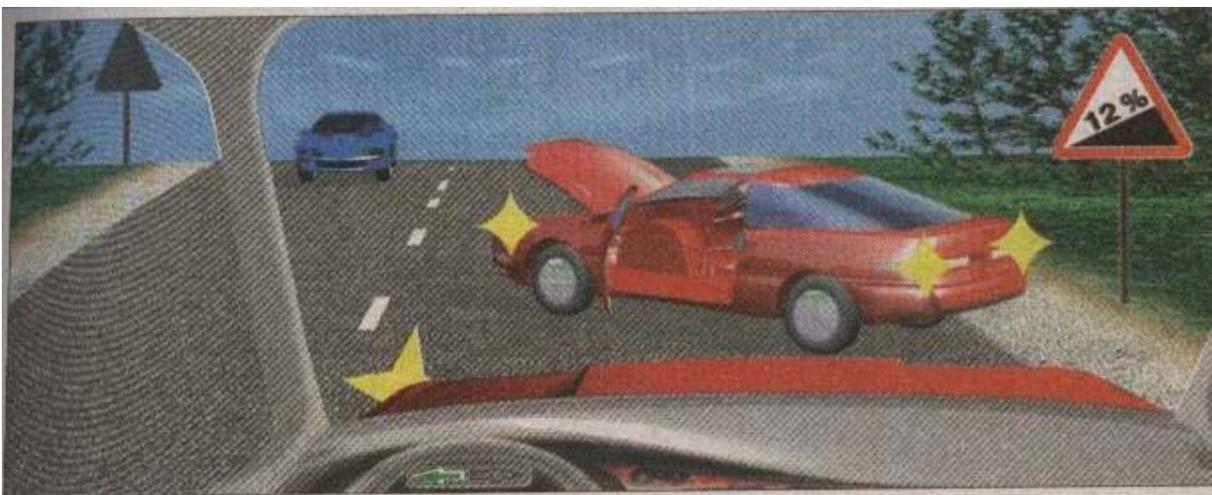
Die 4. Frage: In welcher Richtung darf man weiter fahren?

1. Nur A
2. Nur A oder B
3. A, B und B



Die 5. Frage: Was müssen Sie in diesem Fall machen?

1. Sie müssen den Weg freigeben
2. Sie dürfen als erster fahren



Die 6. Frage: Was dürfen Sie in dieser Situation machen?

1. Sie müssen den Weg dem Bus freigeben
2. Sie haben Vorteil und dürfen als erster fahren



Die 7. Frage: Wo können Sie nach dem Überholen fahren?

1. Nur rechts
2. Sowohl rechts, als auch links



LEKTION 2. Allgemeine Verkehrsregeln (Teil II)

1. Wortschatz zum Thema.

2. Grundtexte:

§ 12 Halten und Parken

§ 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit

§ 14 Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

§ 15 Liegenbleiben von Fahrzeugen

§ 15a Abschleppen von Fahrzeugen

§ 16 Warnzeichen

3. Texte für selbständige Übersetzung:

§ 17 Beleuchtung

§ 18 Autobahnen und Kraftfahrstraßen

§ 19 Bahnübergänge

§ 20 Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse

§ 21 Personenbeförderung

§ 21a Sicherheitsgurte, Schutzhelme

§ 22 Ladung

4. Testfragen zur Lektion 2.

1. Wortschatz zum Thema

Lernen Sie folgende Wörter!

Substantive	Verben	Adjektive und andere Wörter
der Abschleppwagen (-s, =) – автомобиль для буксировки	abblenden (te, t) – ослеплять	allgemein – общий
der Anhänger (-s, =) – прицеп	aussteigen (ie, ie) – выходить из (автобуса)	ausreichend – достаточно
die Annäherung (=, -en) – приближение	behindern (te, t) – препятствовать	außerhalb – снаружи
die Beförderung (=) – перевозка	beleuchten (te, t) – освещать	beide – оба
die Beleuchtung (=, -en) – освещение	benutzen (te, t) – использовать	besonders – особенно
der Bereich (-es, -e) – область	bestehen aus D (a, a) – состоять из ...	bestimmt – определенно
die Bushaltestelle (=, -n) – автобусная остановка	betreten Akk (a, e) – входить	breit – широкий
die Dauer (=) – продолжительность	bieten (o, o) – предлагать	eigen – свой, собственный
	bleiben (ie, ie) – оставаться	eingeschränkt – ограниченный
	einsteigen (ie, ie) – садиться, входить в (вагон, автобус)	eng – узкий
	erlauben (te, t) – разрешать	folgend – следующий
		hinten – сзади
		innerhalb – внутри
		jedoch – все-таки, все же

<p>die Dunkelheit (=) – темнота, сумрак die Entfernung (=, -en) – расстояние der Fahrgast (-es, ...gäste) – пассажир der Fahrstreife (-s, =) – полоса движения das Fernlicht (-es) – дальний свет der Fußgänger (-s, =) – пешеход die Gefährdung (=) – угроза der Gegenstand (-es, ...stände) – предмет der Gehweg (-es, -e) – пешеходная дорожка das Halten (-s) – остановка das Halteverbot (-) – остановка запрещена (дорожный знак) das Hindernis (-ses, -se) – препятствие die Kreuzung (=, en) – перекресток die Ladung (=, -en) – погрузка, груз die Maßnahme (=, -n) – мероприятие die Möglichkeit (=, -en) – возможность das Parken (-s) – парковка, стоянка der Scheinwerfer (-s, =) – фара, прожектор der Schutzhelm (-es, -e) – защитный шлем, каска die Schwierigkeit (=, -en) – трудность der Sicherheitsgurt (-es, -e) – пояс безопасности</p>	<p>gefährden (te, t) – угрожать gewähren (te, t) – гарантировать kennzeichnen (te, t) – отмечать, обозначать halten (ie, a) – держать näher, sich (te, t) – приближаться ragen (te, t) – возвышаться, выситься tragen (u, a) – нести verbieten (o, o) – запрещать verdecken (te, t) – закрывать verschmutzen (te, t) – загрязнять warnen (te, t) – предупреждать warten (te, t) – ждать zulassen (ie, a) – допускать</p>	<p>lesbar – читабельный nötig – нужный, необходимый nur – только öffentlich – общественный; открытый sofort – сразу übrig – прочий, другой unmittelbar – непосредственно unzulässig – недопустимый vorgeschrieben – предписанный vorn – спереди zusammen – вместе zusätzlich – допустимый</p>
---	--	--

der Stau (-es, -s) – пробка (на дороге) der Übergang (-es, ...gänge) – переход das Verbot (-es, -e) – запрет der Verkehr (-es) – уличное движение das Verkehrsmittel (-s, =) – средство транспорта der Vorrang (-es) – преимущество		
--	--	--

2. Grundtexte

§ 12. Halten und Parken

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Das Halten ist unzulässig

1. an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
2. im Bereich von scharfen Kurven,
3. auf Beschleunigungstreifen und auf Verzögerungstreifen,
4. auf Fußgängerüberwegen sowie bis zu 5 m davor,
5. auf Bahnübergängen,
6. soweit es durch folgende Verkehrszeichen oder Lichtzeichen verboten ist:
 - a) Haltverbot (Zeichen 283),
 - b) eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286),
 - c) Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295 Buchstabe b, bb),
 - d) Richtungspfeile auf der Fahrbahn (Zeichen 297),
 - e) Grenzmarkierung für Haltverbote (Zeichen 299),
 - f) rotes Dauerlicht (§ 37 Abs. 3),
7. bis zu 10 m vor Lichtzeichen und Zeichen «Dem Schienenverkehr Vorfahrt gewähren!» (Zeichen 201), «Vorfahrt gewähren!» (Zeichen 205) und «Halt! Vorfahrt gewähren!» (Zeichen 206), wenn sie dadurch verdeckt werden,
8. vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten,
9. an Taxenständen (Zeichen 229).

(1a) Taxen ist das Halten verboten, wenn sie einen Fahrstreifen benutzen, der ihnen und den Linienomnibussen vorbehalten ist, ausgenommen an Bushaltestellen zum sofortigen Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen.

(2) Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

(3) Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,
2. wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert,
3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,
4. bis zu je 15 m vor und hinter Haltestellenschildern (Zeichen 224),
5. (gestrichen)
6. vor und hinter Andreaskreuzen (Zeichen 201)
 - a) innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 310 und 311) bis zu je 5 m,
 - b) außerhalb geschlossener Ortschaften bis zu je 50 m,
7. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (§ 41 Abs. 3 Nr. 7) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist,
8. soweit es durch folgende Verkehrszeichen verboten ist:
 - a) Vorfahrtstraße (Zeichen 306) außerhalb geschlossener Ortschaften,
 - b) Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 Buchstabe a) oder einseitige Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296 Buchstabe b),
 - c) Parken auf Gehwegen (Zeichen 315), auch mit Zusatzschild,
 - d) Grenzmarkierung für Parkverbote (Zeichen 299) und
 - e) Parkplatz (Zeichen 314) mit Zusatzschild,
9. vor Bordsteinabsenkungen.

(3a) Mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 21 zulässiges Gesamtgewicht ist innerhalb geschlossener Ortschaften

1. in reinen und allgemeinen Wohngebieten,
2. in Sondergebieten, die der Erholung dienen,
3. in Kurgebieten und
4. in Klinikgebieten

das regelmäßige Parken in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig.

Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen sowie für das Parken von Linienomnibussen an Endhaltestellen.

(3b) Mit Kraftfahrzeuganhängern ohne Zugfahrzeug darf nicht länger als zwei Wochen geparkt werden. Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen.

(4) Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das gilt in der Regel auch für den, der nur halten will; jedenfalls muss auch er dazu auf der rechten Fahrbahnseite rechts bleiben.

Taxen dürfen, wenn die Verkehrslage es zulässt, neben anderen Fahrzeugen, die auf dem Seitenstreifen oder am rechten Fahrbahnrand halten oder parken, Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen. Soweit auf der rechten Seite Schienen

liegen sowie in Einbahnstraßen (Zeichen 220), darf links gehalten und geparkt werden. Im Fahrraum von Schienenfahrzeugen darf nicht gehalten werden.

(4a) Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, so ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg zu benutzen.

(4b) (aufgehoben)

(5) An einer Parklücke hat Vorrang, wer sie zuerst unmittelbar erreicht; der Vorrang bleibt erhalten, wenn der Berechtigte an der Parklücke vorbeifährt, um rückwärts einzu- parken oder wenn er sonst zusätzliche Fahrbewegungen ausführt, um in die Parklücke einzufahren. Satz 1 gilt entsprechend für Fahrzeugführer, die an einer freiwerdenden Parklücke warten.

(6) Es ist platzsparend zu parken; das gilt in der Regel auch für das Halten.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

1) Wo und wann ist das Halten unzulässig?

2) Wo und wann ist das Parken unzulässig?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 13. Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) An Parkuhren darf nur während des Laufens der Uhr, an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein, der am oder im Fahrzeug von außen gut lesbar angebracht sein muss, für die Dauer der zulässigen Parkzeit gehalten werden. Ist eine Parkuhr oder ein Parkscheinautomat nicht funktionsfähig, so darf nur bis zur angegebenen Höchstparkdauer geparkt werden. In diesem Fall ist die Parkscheibe zu verwenden (Abs. 2 Satz 1 Nr. 2). Die Parkzeitregelungen können auf bestimmte Stunden oder Tage beschränkt sein.

(2) Wird im Bereich eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone (Zeichen 290 und 292) oder beim Zeichen 314 oder 315 durch ein Zusatzschild die Benutzung einer Parkscheibe (Bild 291) vorgeschrieben, so ist das Halten nur erlaubt,

1. für die Zeit, die auf dem Zusatzschild angegeben ist, und

2. wenn das Fahrzeug eine von außen gut lesbare Parkscheibe hat und wenn der Zeiger der Scheibe auf den Strich der halben Stunde eingestellt ist, die dem Zeitpunkt des Anhaltens folgt.

Wo in dem eingeschränkten Haltverbot für eine Zone Parkuhren oder Parkscheinautomaten aufgestellt sind, gelten deren Anordnungen. Im übrigen bleiben die Halt- und Parkverbote des § 12 unberührt.

(3) Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit brauchen nicht betätigt zu werden

1. beim Ein- oder Aussteigen sowie

2. zum Be- oder Entladen.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Was bestimmt die Parkzeit?
- 2) Wann brauchen Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit nicht betätigt zu werden?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 14. Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Wer ein- oder aussteigt, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

(2) Verlässt der Führer sein Fahrzeug, so muss er die nötigen Maßnahmen treffen, um Unfälle oder Verkehrsstörungen zu vermeiden. Kraftfahrzeuge sind auch gegen unbefugte Benutzung zu sichern.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Wie muss man einsteigen und aussteigen?
- 2) Was muss der Führer machen, wenn er sein Auto verlässt?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 15. Liegenbleiben von Fahrzeugen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

Bleibt ein mehrspuriges Fahrzeug an einer Stelle liegen, an der es nicht rechtzeitig als stehendes Hindernis erkannt werden kann, so ist sofort Warnblinklicht einzuschalten. Danach ist mindestens ein auffällig warnendes Zeichen gut sichtbar in ausreichender Entfernung aufzustellen, und zwar bei schnellem Verkehr in etwa 100 m Entfernung; vorgeschriebene Sicherungsmittel, wie Warndreiecke, sind zu verwenden. Darüber hinaus gelten die Vorschriften über die Beleuchtung haltender Fahrzeuge.

2. Beantworten Sie die Kontrollfrage zum Text:

- 1) Wo ist das Liegenbleiben von Fahrzeugen erlaubt?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 15a. Abschleppen von Fahrzeugen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Beim Abschleppen eines auf der Autobahn liegengebliebenen Fahrzeugs ist die Autobahn (Zeichen 330) bei der nächsten Ausfahrt zu verlassen.

(2) Beim Abschleppen eines außerhalb der Autobahn liegengebliebenen Fahrzeugs darf nicht in die Autobahn eingefahren werden.

(3) Während des Abschleppens haben beide Fahrzeuge Warnblinklicht einzuschalten.

(4) Krafträder dürfen nicht abgeschleppt werden.

2. Beantworten Sie die Kontrollfrage zum Text:

1) Welche Regeln gibt es beim Abschleppen eines Fahrzeugs?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 16. Warnzeichen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Schall- und Leuchtzeichen darf nur geben,

1. wer außerhalb geschlossener Ortschaften überholt (§ 5 Abs. 5) oder

2. wer sich oder andere gefährdet sieht.

(2) Der Führer eines Omnibusses des Linienverkehrs oder eines gekennzeichneten Schulbusses muss Warnblinklicht einschalten, wenn er sich einer Haltestelle nähert und solange Fahrgäste ein- oder aussteigen, soweit die Straßenverkehrsbehörde für bestimmte Haltestellen ein solches Verhalten angeordnet hat. Im übrigen darf außer beim Liegenbleiben (§ 15) und beim Abschleppen von Fahrzeugen (§ 15a) Warnblinklicht nur einschalten, wer andere durch sein Fahrzeug gefährdet oder andere vor Gefahren warnen will, z. B. Bei Annäherung an einen Stau oder bei besonders langsamer Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen und anderen schnell befahrenen Straßen.

(3) Schallzeichen dürfen nicht aus einer Folge verschieden hoher Töne bestehen.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

1) Wann darf Schall- und Leuchtzeichen geben?

2) Wann muss der Führer eines Omnibusses das Warnblinklicht einschalten?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

3. Texte für selbständige Übersetzung

§ 17. Beleuchtung

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, sind die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen zu benutzen. Die Beleuchtungseinrichtungen dürfen nicht verdeckt oder verschmutzt sein.

(2) Mit Begrenzungsleuchten (Standlicht) allein darf nicht gefahren werden. Auf Straßen mit durchgehender, ausreichender Beleuchtung darf auch nicht mit Fernlicht gefahren werden. Es ist rechtzeitig abzublenden, wenn ein Fahrzeug entgegenkommt oder mit geringem Abstand vorausfährt oder wenn es sonst die Sicherheit des Verkehrs auf oder neben der Straße erfordert. Wenn nötig, ist entsprechend langsamer zu fahren.

(2a) Krafträder müssen auch am Tage mit Abblendlicht fahren.

(3) Behindert Nebel, Schneefall oder Regen die Sicht erheblich, dann ist auch am Tage mit Abblendlicht zu fahren. Nur bei solcher Witterung dürfen Nebelscheinwerfer ein geschaltet sein. Bei zwei Nebelscheinwerfern genügt statt des Abblendlichts die zusätzliche Benutzung der Begrenzungsleuchten. An Krafträdern ohne Beiwagen braucht nur der Nebelscheinwerfer benutzt zu werden. Nebelschlussleuchten dürfen nur dann benutzt werden, wenn durch Nebel die Sichtweite weniger als 50 m beträgt.

(4) Haltende Fahrzeuge sind außerhalb geschlossener Ortschaften mit eigener Lichtquelle zu beleuchten. Innerhalb geschlossener Ortschaften genügt es, nur die der Fahrbahn zugewandte Fahrzeugseite durch Parkleuchten oder auf andere zugelassene Weise kenntlich zu machen; eigene Beleuchtung ist entbehrlich, wenn die Straßenbeleuchtung das Fahrzeug auf ausreichende Entfernung deutlich sichtbar macht. Auf der Fahrbahn haltende Fahrzeuge, ausgenommen Personenkraftwagen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und Anhänger sind innerhalb geschlossener Ortschaften stets mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen. Fahrzeuge, die ohne Schwierigkeiten von der Fahrbahn entfernt werden können, wie Krafträder, Fahrräder mit Hilfsmotor, Fahrräder, Krankenfahrstühle, einachsige Zugmaschinen, einachsige Anhänger, Handfahrzeuge oder unbespannte Fuhrwerke dürfen bei Dunkelheit dort nicht unbeleuchtet stehen gelassen werden.

(4a) Soweit bei Militärfahrzeugen von den allgemeinen Beleuchtungsvorschriften abgewichen wird, sind gelb-rote retroreflektierende Warntafeln oder gleichwertige Absicherungsmittel zu verwenden. Im übrigen können sie an diesen Fahrzeugen zusätzlich verwendet werden.

(5) Führen Fußgänger einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen an Holmen oder Handfahrzeuge mit, so ist mindestens eine nach vorn und hinten gut sichtbare, nichtblendende Leuchte mit weißem Licht auf der linken Seite anzubringen oder zu tragen.

(6) Suchscheinwerfer dürfen nur kurz und nicht zum Beleuchten der Fahrbahn benutzt werden.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 18. Autobahnen und Kraftfahrstraßen

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Autobahnen (Zeichen 330) und Kraftfahrstraßen (Zeichen 331) dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt; werden Anhänger mitgeführt, so gilt das gleiche auch für diese. Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht höher als 4 m und nicht breiter als 2,55 m sein. Kühlfahrzeuge dürfen nicht breiter als 2,6 m sein.

(2) Auf Autobahnen darf nur an gekennzeichneten Anschlussstellen (Zeichen 330) eingefahren werden, auf Kraftfahrstraßen nur an Kreuzungen oder Einmündungen.

(3) Der Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn hat die Vorfahrt.

(4) (aufgehoben)

(5) Auf Autobahnen darf innerhalb geschlossener Ortschaften schneller als 50 km/h gefahren werden. Auf ihnen sowie außerhalb geschlossener Ortschaften auf Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen

1. für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen, für Personenkraftwagen mit Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger, Wohnmobile mit Anhänger und Zugmaschinen mit Anhänger sowie für Kraftomnibusse ohne Anhänger oder mit Gepäckanhänger 80 km/h,

2. für Krafträder mit Anhänger und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Anhänger, für Zugmaschinen mit zwei Anhängern sowie für Kraftomnibusse mit Anhänger oder Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen, 60 km/h, 3. für Kraftomnibusse ohne Anhänger,

a) die nach Eintragung im Fahrzeugschein geeignet sind, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zu fahren,

b) deren Motorleistung mindestens 11 kW/t des zulässigen Gesamtgewichts beträgt und

c) an deren Rückseite eine mit dem Siegel der Zulassungsstelle versehene «100»-Plakette angebracht ist 100 km/h.

(6) Wer auf der Autobahn mit Abblendlicht fährt, braucht seine Geschwindigkeit nicht der Reichweite des Abblendlichts anzupassen, wenn

1. die Schlussleuchten des vorausfahrenden Kraftfahrzeugs klar erkennbar sind und ein ausreichender Abstand von ihm eingehalten wird, oder

2. der Verlauf der Fahrbahn durch Leiteinrichtungen mit Rückstrahlern und, zusammen mit fremdem Licht, Hindernisse rechtzeitig erkennbar sind.

(7) Wenden und Rückwärtsfahren sind verboten.

(8) Halten, auch auf Seitenstreifen, ist verboten.

(9) Fußgänger dürfen Autobahnen nicht betreten. Kraftfahrstraßen dürfen sie nur an Kreuzungen, Einmündungen oder sonstigen dafür vorgesehenen Stellen überschreiten; sonst ist jedes Betreten verboten.

(10) Die Ausfahrt von Autobahnen ist nur an Stellen erlaubt, die durch die Ausfahrttafel (Zeichen 332) und durch das Pfeilschild (Zeichen 333) oder durch eins dieser Zeichen gekennzeichnet sind. Die Ausfahrt von Kraftfahrstraßen ist nur an Kreuzungen oder Einmündungen erlaubt.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 19. Bahnübergänge

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Schienenfahrzeuge haben Vorrang

1. auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz (Zeichen 201),
2. auf Bahnübergängen über Fuß-, Feld-, Wald- oder Radwege und
3. in Hafengebieten und Industriegebieten, wenn an den Einfahrten das Andreaskreuz mit dem Zusatzschild „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ oder „Industriegebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ steht.

Der Straßenverkehr darf sich solchen Bahnübergängen nur mit mäßiger Geschwindigkeit nähern.

(2) Fahrzeuge haben vor dem Andreaskreuz, Fußgänger in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang zu warten, wenn

1. sich ein Schienenfahrzeug nähert,
2. rotes Blinklicht oder gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben werden,
3. die Schranken sich senken oder geschlossen sind oder
4. ein Bahnbediensteter Halt gebietet.

Hat rotes Blinklicht die Form eines Pfeiles, so hat nur zu warten, wer in die Richtung des Pfeiles abbiegen will. Das Senken der Schranken kann durch Glockenzeichen angekündigt werden.

(3) Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und Züge haben in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 2 und 3 außerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen, auf denen sie von mehrspurigen Fahrzeugen überholt werden können und dürfen, schon unmittelbar nach der einstreifigen Bake (Zeichen 162) zu warten.

(4) Kann der Bahnübergang wegen des Straßenverkehrs nicht zügig und ohne Aufenthalt überquert werden, ist vor dem Andreaskreuz zu warten.

(5) Wer einen Fuß-, Feld-, Wald- oder Radweg benutzt, muss sich an Bahnübergängen ohne Andreaskreuz entsprechend verhalten.

(6) Vor Bahnübergängen ohne Vorrang der Schienenfahrzeuge ist in sicherer Entfernung zu warten, wenn ein Bahnbediensteter mit einer weiß-rot-

weißen Fahne oder einer roten Leuchte Halt gebietet. Werden gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben, gilt § 37 Abs. 2 Nr. 1 entsprechend.

(7) Die Scheinwerfer wartender Kraftfahrzeuge dürfen niemand blenden.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 20. Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) An Omnibussen des Linienverkehrs, an Straßenbahnen und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten, darf, auch im Gegenverkehr, nur vorsichtig vorbeigefahren werden.

(2) Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrzeugführer warten.

(3) Omnibusse des Linienverkehrs und gekennzeichnete Schulbusse, die sich einer Haltestelle (Zeichen 224) nähern und Warnblinklicht eingeschaltet haben, dürfen nicht überholt werden.

(4) An Omnibussen des Linienverkehrs und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten und Warnblinklicht eingeschaltet haben, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Die Fahrgäste dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrzeugführer warten.

(5) Omnibussen des Linienverkehrs und Schulbussen ist das Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen. Wenn nötig, müssen andere Fahrzeuge warten.

(6) Personen, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen wollen, müssen sie auf den Gehwegen, den Seitenstreifen oder einer Haltestelleninsel, sonst am Rand der Fahrbahn erwarten.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 21. Personenbeförderung

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Es ist verboten, Personen mitzunehmen

1. auf Krafträdern ohne besonderen Sitz,

2. auf Zugmaschinen ohne geeignete Sitzgelegenheit oder

3. in Wohnwagen mit nur einer Achse oder mit Doppelachse hinter Kraftfahrzeugen.

(1a) Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die amtlich genehmigt und für das Kind geeignet sind. Das gilt nicht in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t. Abweichend von Satz 1 dürfen Kinder auf Rücksitzen ohne Sicherung durch Rückhalteeinrichtungen befördert werden, wenn wegen der Sicherung von anderen Personen für die Befestigung von Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit mehr besteht.

(2) Auf der Ladefläche von Lastkraftwagen dürfen nur bis zu 8 Personen mitgenommen werden, wenn sie die Ladung begleiten müssen, auf der Ladefläche zu arbeiten haben oder wenn sie mit dem für ihren Arbeitgeber eingesetzten Fahrzeug zu oder von ihrer Arbeitsstelle befördert werden. Auf der Ladefläche von Anhängern darf niemand mitgenommen werden. Jedoch dürfen auf Anhängern, wenn diese für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, Personen auf geeigneten Sitzgelegenheiten mitgenommen werden. Das Stehen während der Fahrt ist verboten, soweit es nicht zur Begleitung der Ladung oder zur Arbeit auf der Ladefläche erforderlich ist.

(3) Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder unter 7 Jahren von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 21a. Sicherheitsgurte, Schutzhelme

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein. Das gilt nicht für

1. Taxifahrer und Mietwagenfahrer bei der Fahrgastbeförderung,
2. Lieferanten beim Haus-zu-Haus-Verkehr im Auslieferungsbezirk,
3. Fahrten mit Schrittgeschwindigkeit wie Rückwärtsfahren, Fahrten auf Parkplätzen,
4. Fahrten in Kraftomnibussen, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist,
5. das Betriebspersonal in Kraftomnibussen und das Begleitpersonal von besonders betreuungsbedürftigen Personengruppen während der Dienstleistungen, die ein Verlassen des Sitzplatzes erfordern,

6. Fahrgäste in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5t beim kurzzeitigen Verlassen des Sitzplatzes.

(2) Die Führer von Krafträdern und ihre Beifahrer müssen während der Fahrt amtlich genehmigte Schutzhelme tragen.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 22. Ladung

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Die Ladung sowie Spannketten, Geräte und sonstige Ladeeinrichtungen sind verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen und vermeidbares Lärmen besonders zu sichern.

(2) Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht breiter als 2,55 m und nicht höher als 4 m sein. Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen, wenn sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Arbeitsgeräten beladen sind, samt Ladung nicht breiter als 3 m sein. Sind sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen, dürfen sie samt Ladung höher als 4 m sein. Kühlfahrzeuge dürfen nicht breiter als 2,6 m sein.

(3) Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,5 m nicht nach vorn über das Fahrzeug, bei Zügen über das ziehende Fahrzeug hinausragen. Im übrigen darf der Ladungsüberstand nach vorn bis zu 50 cm über das Fahrzeug, bei Zügen bis zu 50 cm über das ziehende Fahrzeug betragen.

(4) Nach hinten darf die Ladung bis zu 1,5 m hinausragen, jedoch bei Beförderung über eine Wegstrecke bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3 m; die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zurückgelegten Wegstrecken werden nicht berücksichtigt. Fahrzeug oder Zug samt Ladung darf nicht länger als 20,75 m sein. Ragt das äußerste Ende der Ladung mehr als 1 m über die Rückstrahler des Fahrzeugs nach hinten hinaus, so ist es kenntlich zu machen durch mindestens

1. eine hellrote, nicht unter 30 x 30 cm große, durch eine Querstange auseinandergehaltene Fahne,

2. ein gleich großes, hellrotes, quer zur Fahrtrichtung pendelnd aufgehängtes Schild oder

3. einen senkrecht angebrachten zylindrischen Körper gleicher Farbe und Höhe mit einem Durchmesser von mindestens 35 cm.

Diese Sicherungsmittel dürfen nicht höher als 1,5 m über der Fahrbahn angebracht werden. Wenn nötig (§17 Abs. 1), ist mindestens eine Leuchte mit rotem Licht an gleicher Stelle anzubringen, außerdem ein roter Rückstrahler nicht höher als 90 cm.

(5) Ragt die Ladung seitlich mehr als 40 cm über die Fahrzeugleuchten, bei Kraftfahrzeugen über den äußeren Rand der Lichtaustrittsflächen der Begrenzungs- oder Schlussleuchten hinaus, so ist sie, wenn nötig (§ 17 Abs. 1), kenntlich zu machen, und zwar seitlich höchstens 40 cm von ihrem Rand und höchstens 1,5 m über der Fahrbahn nach vorn durch eine Leuchte mit weißem, nach hinten durch eine mit rotem Licht. Einzelne Stangen oder Pfähle, waagrecht liegende Platten und andere schlecht erkennbare Gegenstände dürfen seitlich nicht herausragen.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

4. Testfragen zur Lektion 2

A. Theoretische Fragen

Die 1. Frage: Ist das Halten auf Bahnübergängen zulässig?

1. Ja, zulässig
2. Nein, unzulässig
3. Zulässig, wenn es dort keine Fussgänger gibt

Die 2. Frage: Darf mit Begrenzungsleuchten (Standlicht) allein gefahren werden?

1. Ja
2. Nein
3. Nur bei gutem Wetter

Die 3. Frage: Wann ist an Tage mit Abblendlicht zu fahren?

1. Am Wochenende
2. Im Sommer
3. Bei Nebel, Schneefall oder Regen

Die 4. Frage: Wie muss die Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn sein?

1. rund 50 km/h
2. weniger als 60 km/h
3. mehr als 60 km/h

Die 5. Frage: Was ist auf der Autobahn verboten?

1. Rauchen
2. Wenden und Rückwärtsfahren
3. die Geschwindigkeit mehr als 60 Stundenkilometer
4. Halten

Die 6. Frage: Wer darf ohne vorgeschriebene Sicherheitsgurte fahren?

1. Alle Fahrer
2. Taxifahrer und Mietwagenfahrer bei der Fahrgastbeförderung
3. Niemand

Die 7. Frage: Wie gross dürfen Fahrzeug und Ladung zusammen sein?

1. nicht breiter als 2,55 m, nicht höher als 4 m
2. nicht breiter als 1,55 m, nicht höher als 2 m
3. nicht breiter als 6,55 m, nicht höher als 10 m

B. Praktische Fragen

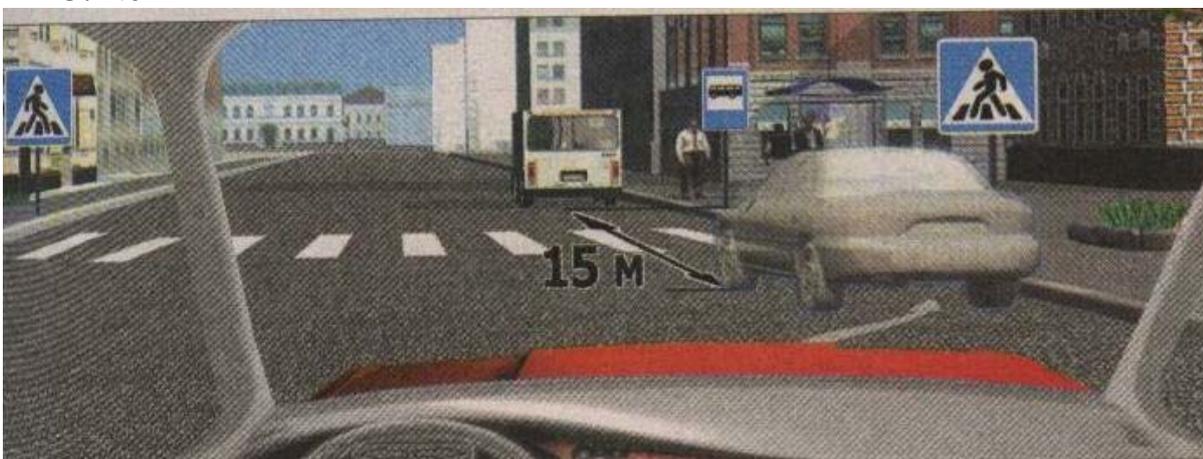
Die 1. Frage: Wo darf man parken?

1. Nur in B
2. Nur in B
3. Nur in A und B
4. Nirgends



Die 2. Frage: Darf man hier ein Auto parken?

1. Ja
2. Ja, wenn es keine Störungen für den Verkehr gibt
3. Nein



Die 3. Frage: Wer parkt nicht richtig?

1. Nur A
2. Nur B
3. A und B parken richtig



Die 4. Frage: Mit welcher Höchstgeschwindigkeit dürfen Sie hier fahren?

1. 70 Stundenkilometer
2. 90 Stundenkilometer
3. 110 Stundenkilometer



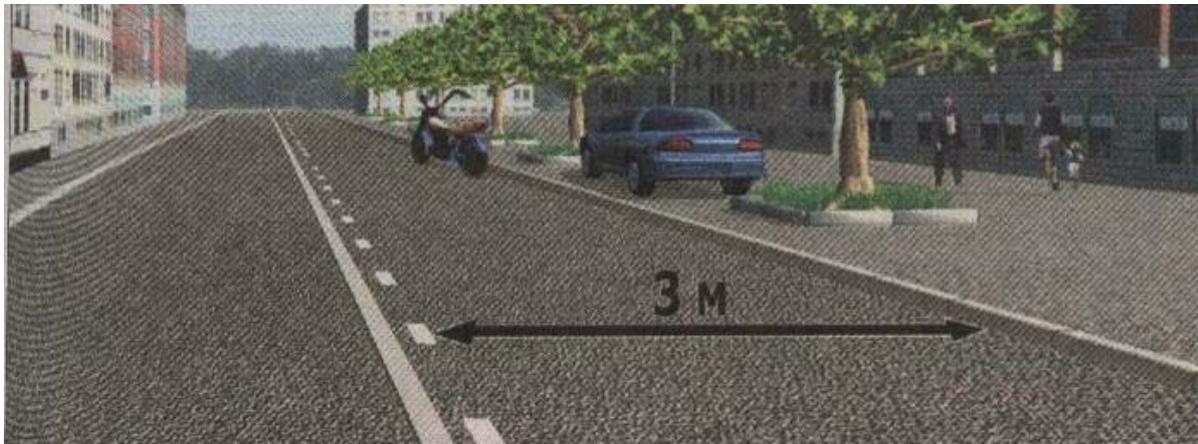
Die 5. Frage: Wer verletzt die Verkehrsregeln?

1. Nur der Fahrer des Autos
2. Nur der Fahrer des Lastkraftwagens
3. Beide



Die 6. Frage: Wer parkt nicht richtig?

1. Beide
2. Nur der Fahrer des Autos
3. Nur der Fahrer des Mofas



Die 7. Frage: Darf man an der hingewiesenen Stelle das Auto parken?

1. Ja
2. Nein



LEKTION 3. Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

1. Wortschatz zum Thema.

2. Grundtexte:

§ 23 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

§ 24 Besondere Fortbewegungsmittel

§ 25 Fußgänger

§ 26 Fußgängerüberwege

§ 27 Verbände

§ 28 Tiere

3. Texte für selbständige Übersetzung:

§ 29 Obermäßige Straßenbenutzung

§ 30 Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot

§ 31 Sport und Spiel

§ 32 Verkehrshindernisse

§ 33 Verkehrsbeeinträchtigungen

§ 34 Unfall

§ 35 Sonderrechte

4. Testfragen zur Lektion 3.

1. Wortschatz zum Thema.

Lernen Sie folgende Wörter!

Substantive	Verben	Adjektive und andere Wörter
der Anhänger (-s, =) – прицеп	ablenken von D (te, t) – отвлекать от чего-либо	ausländisch – ино- странный
die Beachtung (=, -en) – внимание, соблюдение	ausschalten (te, t) – выключать	dringend – срочно
die Bedingung (=, -en) – условие	beeinträchtigen (te, t) – оказывать отрицательное	gesetzlich – законно
die Beleuchtungseinrichtung (=, -en) – осветительное устройство	beeinträchtigen (te, t) – оказывать отрицательное влияние	laut – громко
die Beschädigung (=, -en) – причинение вреда	beeinträchtigen (te, t) – оказывать отрицательное влияние	nötig – нужно, необ- ходимо
die Brücke (=, -n) – мост	befinden, sich (a,u) – на- ходиться	sonstig – 1) прежний; 2) прочий, другой
die Erlaubniss (=) – разре- шение	behindern (te, t) – препят- ствовать, мешать	übermässig – чрезмерно
das Fahrzeug (-es, e) – транспортное средство	belästigen (te, t) –	unverzüglich – немед- ленно
das Gerät (-es, -e) – прибор, устройство	besпокоить, надоедать	unzulässig – недопу- стимый
	beschmutzen (te, t) – за- грязнять	verantwortlich –
	beseitigen (te, t) – устранять	ответственный
	dienen (te, t) – служить	vorgeschrieben –
		предписанный

<p>die Geschwindigkeit (=, -en) – скорость</p> <p>das Hinderniss (-ses, -se) – препятствие, заграждение</p> <p>der Lärm (-es) – шум</p> <p>der Lastkraftwagen (-s, =) – грузовой автомобиль</p> <p>der Lautsprecher (-s, =) – громкоговоритель</p> <p>die Pflicht (=, -en) – долг, обязанность</p> <p>das Recht (-es, -e) – право</p> <p>die Reinigung (=, -en) – очистка</p> <p>das Rennen (-s, =) – гонки, соревнования</p> <p>der Überweg (-es, -e) – (пешеходный) переход</p> <p>der Umweltschutz (-es) – защита окружающей среды</p> <p>der Unfall (-es, ...fälle) – несчастный случай</p> <p>die Veranstaltung (=, -en) – организация, мероприятие</p> <p>der Verband (-es, ...bände) – союз, общество</p> <p>das Verbot (-es, -e) – запрещение</p> <p>die Verkehrssicherheit (=, -en) – безопасность движения</p> <p>die Voraussetzung (=, -en) – предпосылка, условие</p> <p>der Zolldienst (-es, -e) – таможенная служба</p>	<p>einschränken (te, t) – ограничивать</p> <p>entfernen (te, t) – удалять</p> <p>erfordern (te, t) – требовать</p> <p>erwarten (te, t) – ждать</p> <p>führen (te, t) – вести</p> <p>gelten (a, o) – стоять, ценить</p> <p>leiden (i, i) – страдать</p> <p>sorgen (für A) (te, t) – заботиться</p> <p>stören (te, t) – мешать</p> <p>überholen (te, t) – обгонять</p> <p>überqueren (te, t) – пересекать (улицу)</p> <p>untersagen (te, t) – запрещать</p> <p>verbieten (o, o) – запрещать</p> <p>verletzen (te, t) – повредить</p> <p>verwechseln (te, t) – перепутать</p>	<p>vorgesehen – предусмотренный</p> <p>wesentlich – существенный</p> <p>zulässig – допустимый</p>
---	--	---

2. Grundtexte

§ 23. Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Er muss dafür sorgen, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Er muss auch dafür sorgen, dass die vorgeschriebenen Kennzeichen stets gut lesbar sind. Vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen müssen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern sowie an Fahrrädern auch am Tage vorhanden und betriebsbereit sein, sonst jedoch nur, falls zu erwarten ist, dass sich das Fahrzeug noch im Verkehr befinden wird, wenn Beleuchtung nötig ist (§ 17 Abs. 1).

(1a) Dem Fahrzeugführer ist die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon untersagt, wenn er hierfür das Mobiltelefon oder den Hörer des Autotelefon aufnimmt oder hält. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist.

(1b) Dem Führer eines Kraftfahrzeuges ist es untersagt, ein technisches Gerät zu betreiben oder betriebsbereit mitzuführen, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören. Das gilt insbesondere für Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmessungen (Radarwarn- oder Laserstörgeräte).

(2) Der Fahrzeugführer muss das Fahrzeug, den Zug oder das Gespann auf dem kürzesten Weg aus dem Verkehr ziehen, falls unterwegs auftretende Mängel, welche die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen, nicht alsbald beseitigt werden; dagegen dürfen Krafträder und Fahrräder dann geschoben werden.

(2) Radfahrer und Führer von Krafträdern dürfen sich nicht an Fahrzeuge anhängen. Sie dürfen nicht freihändig fahren. Die Füße dürfen sie nur dann von den Pedalen oder den Fußrasten nehmen, wenn der Straßenzustand das erfordert.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Wofür ist der Fahrzeugführer verantwortlich?
- 2) Was ist dem Fahrzeugführer untersagt?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 24. Besondere Fortbewegungsmittel

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder und ähnliche Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne der Verordnung.

(1) Mit Krankenfahrstühlen oder mit anderen als in Absatz 1 genannten Rollstühlen darf dort, wo Fußgängerverkehr zulässig ist, gefahren werden, jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Was gehört zu den besonderen Fortbewegungsmitteln?
- 2) Wo darf mit Krankenfahrstühlen gefahren werden?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 25. Fußgänger

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Fußgänger müssen die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn dürfen sie nur gehen, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat. Benutzen sie die Fahrbahn, so müssen sie innerhalb geschlossener Ortschaften am rechten oder linken Fahrbahnrand gehen; außerhalb geschlossener Ortschaften müssen sie am linken Fahrbahnrand gehen, wenn das zumutbar ist. Bei Dunkelheit, bei schlechter Sicht oder wenn die Verkehrslage es erfordert, müssen sie einzeln hintereinander gehen.

(1) Fußgänger, die Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführen, müssen die Fahrbahn benutzen, wenn sie auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen die anderen Fußgänger erheblich behindern würden. Benutzen Fußgänger, die Fahrzeuge mit führen, die Fahrbahn, so müssen sie am rechten Fahrbahnrand gehen; vor dem Abbiegen nach links dürfen sie sich nicht links einordnen.

(1) Fußgänger haben Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten, und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293). Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, so sind dort angebrachte Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.

(2) Fußgänger dürfen Absperrungen, wie Stangen- oder Kettengeländer, nicht überschreiten. Absperrschranken (§ 43) verbieten das Betreten der abgesperrten Straßen flächen.

(3) Gleisanlagen, die nicht zugleich dem sonstigen öffentlichen Straßenverkehr dienen, dürfen nur an den dafür vorgesehenen Stellen betreten werden.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Was müssen die Fußgänger benutzen?
- 2) Wann dürfen sie auf der Fahrbahn gehen?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 26. Fußgängerüberwege

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) An Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den Fußgängern sowie Fahrern von Krankenfahrstühlen oder Rollstühlen, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dann dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren; wenn nötig, müssen sie warten.

(2) Stockt der Verkehr, so dürfen Fahrzeuge nicht auf den Überweg fahren, wenn sie auf ihm warten müssten.

(3) An Überwegen darf nicht überholt werden.

(4) Führt die Markierung über einen Radweg oder einen anderen Straßenteil, so gelten diese Vorschriften entsprechend.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Wo darf man die Straße überqueren?
- 2) Darf an Überwegen überholt werden?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 27. Verbände

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Für geschlossene Verbände gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß. Mehr als 15 Radfahrer dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren. Kinder- und Jugendgruppen zu Fuß müssen, soweit möglich, die Gehwege benutzen.

(2) Geschlossene Verbände, Leichenzüge und Prozessionen müssen, wenn ihre Länge dies erfordert, in angemessenen Abständen Zwischenräume für den übrigen Verkehr frei lassen; an anderen Stellen darf dieser sie nicht unterbrechen.

(3) Geschlossen ist ein Verband, wenn er für andere Verkehrsteilnehmer als solcher deutlich erkennbar ist. Bei Kraftfahrzeugverbänden muss dazu jedes einzelne Fahrzeug als zum Verband gehörig gekennzeichnet sein.

(4) Die seitliche Begrenzung geschlossen reitender oder zu Fuß marschierender Verbände muss, wenn nötig (§ 17 Abs. 1), mindestens nach vorn durch nicht blendende Leuchten mit weißem Licht, nach hinten durch Leuchten mit rotem Licht oder gelbem Blinklicht kenntlich gemacht werden. Gliedert sich ein solcher Verband in mehrere deutlich voneinander getrennte Abteilungen, dann ist jede auf diese Weise zu sichern. Eigene Beleuchtung brauchen die Verbände nicht, wenn sie sonst ausreichend beleuchtet sind.

(5) Der Führer des Verbandes hat dafür zu sorgen, dass die für geschlossene Verbände geltenden Vorschriften befolgt werden.

(6) Auf Brücken darf nicht im Gleichschritt marschiert werden.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

1. Wer darf einen geschlossenen Verband bilden?
2. Wofür sorgt der Führer des Verbandes?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 28. Tiere

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Haus- und Stalltiere, die den Verkehr gefährden können, sind von der Straße fernzuhalten. Sie sind dort nur zugelassen, wenn sie von geeigneten Personen begleitet sind, die ausreichend auf sie einwirken können. Es ist verboten, Tiere von Kraftfahrzeugen aus zu führen. Von Fahrrädern aus dürfen nur Hunde geführt werden.

(1) Für Reiter, Führer von Pferden sowie Treiber und Führer von Vieh gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß. Zur Beleuchtung müssen mindestens verwendet werden:

1. beim Treiben von Vieh vorn eine nicht blendende Leuchte mit weißem Licht und am Ende eine Leuchte mit rotem Licht,

2. beim Führen auch nur eines Großtieres oder von Vieh eine nicht blendende Leuchte mit weißem Licht, die auf der linken Seite nach vorn und hinten gut sichtbar mitzuführen ist.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Wann sind Tiere auf der Straße zugelassen?
- 2) Welche Verkehrsregeln gelten für Reiter, Führer von Pferden?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

3. Texte für selbständige Übersetzung

§ 29. Übermäßige Straßenbenutzung

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Rennen mit Kraftfahrzeugen sind verboten.

(2) Veranstaltungen, für die Straßen mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden, bedürfen der Erlaubnis. Das ist der Fall, wenn die Benutzung der Straße für den Verkehr wegen der Zahl oder des Verhaltens der Teilnehmer oder der Fahrweise der beteiligten Fahrzeuge eingeschränkt wird; Kraftfahrzeuge in geschlossenem Verband nehmen die Straße stets mehr als verkehrsüblich in Anspruch. Der Veranstalter hat dafür zu sorgen, dass die Verkehrsvorschriften sowie etwaige Bedingungen und Auflagen befolgt werden.

(3) Einer Erlaubnis bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten. Das gilt auch für den Verkehr mit Fahrzeugen, deren Bauart dem Führer kein ausreichendes Sichtfeld lässt.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 30. Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugschleusen übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn andere dadurch belästigt werden.

(2) Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen bedürfen der Erlaubnis, wenn sie die Nacht ruhe stören können.

(3) An Sonntagen und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren.

Das Verbot gilt nicht für

1. Kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße vom Versender bis zum nächst gelegenen geeigneten Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen geeigneten Entladebahnhof bis zum Empfänger, jedoch nur bis zu einer Entfernung von 200 km,

1a. kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- oder Abfuhr),

2. die Beförderung von

a) frischer Milch und frischen Milcherzeugnissen,

b) frischem Fleisch und frischen Fleischerzeugnissen,

c) frischen Fischen, lebenden Fischen und frischen Fischerzeugnissen

d) leichtverderblichem Obst und Gemüse,

3. Leerfahrten, die im Zusammenhang mit Fahrten nach Nummer 2 stehen,

4. Fahrten mit Fahrzeugen, die nach dem Bundesleistungsgesetz herangezogen werden. Dabei ist der Leistungsbescheid mitzuführen und auf Verlangen zu ständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen.

(4) Feiertage im Sinne des Absatzes 3 sind Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Tag der Arbeit (1. Mai), Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Fronleichnam, jedoch nur in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und im Saarland, Tag der deutschen Einheit (3. Oktober), Reformationstag (31. Oktober), jedoch nur in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, Allerheiligen (1. November), jedoch nur in Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und im Saarland, 1. und 2. Weihnachtstag.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 31. Sport und Spiel

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

§ 32. Verkehrshindernisse

(1) Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Der für solche verkehrswidrigen Zustände Verantwortliche hat sie unverzüglich zu beseitigen und sie bis dahin ausreichend kenntlich zu machen. Verkehrshindernisse sind, wenn nötig (§ 17 Abs. 1), mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen.

(2) Sensen, Mähmesser oder ähnlich gefährliche Geräte sind wirksam zu verkleiden.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 33. Verkehrsbeeinträchtigungen

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Verboten ist

1. der Betrieb von Lautsprechern,

2. das Anbieten von Waren und Leistungen aller Art auf der Straße,

3. außerhalb geschlossener Ortschaften jede Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton, wenn dadurch Verkehrsteilnehmer in einen den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Auch durch innerörtliche Werbung und Propaganda darf der Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften nicht in solcher Weise gestört werden.

(2) Einrichtungen, die Zeichen oder Verkehrseinrichtungen (§§ 36 bis 43) gleichen, mit ihnen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dürfen dort nicht angebracht oder sonst verwendet werden, wo sie sich auf den Verkehr auswirken können. Werbung und Propaganda in Verbindung mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind unzulässig.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 34. Unfall

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

- (1) Nach einem Verkehrsunfall hat jeder Beteiligte
1. unverzüglich zu halten,
 2. den Verkehr zu sichern und bei geringfügigem Schaden unverzüglich beiseite zu fahren,
 3. sich über die Unfallfolgen zu vergewissern,
 4. Verletzten zu helfen (§ 323c des Strafgesetzbuches),
 5. anderen am Unfallort anwesenden Beteiligten und Geschädigten
 - a) anzugeben, dass er am Unfall beteiligt war und
 - b) auf Verlangen seinen Namen und seine Anschrift anzugeben sowie ihnen Führerschein und Fahrzeugschein vorzuweisen und nach bestem Wissen Angaben über seine Haftpflichtversicherung zu machen,
 6. a) solange am Unfallort zu bleiben, bis er zugunsten der anderen Beteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeuges und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit ermöglicht hat oder b) eine nach den Umständen angemessene Zeit zu warten und am Unfallort Namen und Anschrift zu hinterlassen, wenn niemand bereit war, die Feststellung zu treffen,
 7. unverzüglich die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, wenn er sich berechtigt, entschuldigt oder nach Ablauf der Wartefrist (Nummer 6 Buchstabe b) vom Unfallort entfernt hat. Dazu hat er mindestens den Berechtigten (Nummer 6 Buchstabe a) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitzuteilen, dass er am Unfall beteiligt gewesen ist, und seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines

Fahrzeugs anzugeben und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung zu halten.

(2) Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.

(3) Unfallspuren dürfen nicht beseitigt werden, bevor die notwendigen Feststellungen getroffen worden sind.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§35. Sonderrechte

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Von den Vorschriften dieser Verordnung sind die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist.

(1a) Absatz 1 gilt entsprechend für ausländische Beamte, die auf Grund völkerrechtlicher Vereinbarungen zur Nacheile oder Observation im Inland berechtigt sind.

(2) Dagegen bedürfen diese Organisationen auch unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 der Erlaubnis,

1. wenn sie mehr als 30 Kraftfahrzeuge im geschlossenen Verband (§ 27) fahren lassen wollen,

2. im übrigen bei jeder sonstigen übermäßigen Straßenbenutzung mit Ausnahme der nach § 29 Abs. 3 Satz 2.

(3) Die Bundeswehr ist über Absatz 2 hinaus auch zu übermäßiger Straßenbenutzung befugt, soweit Vereinbarungen getroffen sind.

(4) Die Beschränkungen der Sonderrechte durch die Absätze 2 und 3 gelten nicht bei Einsätzen anlässlich von Unglücksfällen, Katastrophen und Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung sowie in den Fällen der Artikel 91 und 87a Abs. 4 des Grundgesetzes sowie im Verteidigungsfall und im Spannungsfall.

(5) Die Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes sind im Falle dringender militärischer Erfordernisse von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, von den Vorschriften des § 29 allerdings nur, soweit für diese Truppen Sonderregelungen oder Vereinbarungen bestehen.

(5a) Fahrzeuge des Rettungsdienstes sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

(6) Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen und durch weiß-rot-weiße Warneinrichtungen gekennzeichnet sind, dürfen auf allen Straßen und

Straßenteilen und auf jeder Straßenseite in jeder Richtung zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr Einsatz dies erfordert, zur Reinigung der Gehwege jedoch nur, wenn das zulässige Gesamtgewicht bis zu 2,8 t beträgt. Dasselbe gilt auch für Fahrzeuge zur Reinigung der Gehwege, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht übersteigt und deren Reifeninnendruck nicht mehr als 3 bar beträgt. Dabei ist sicherzustellen, dass keine Beschädigung der Gehwege und der darunterliegenden Versorgungsleitungen erfolgen kann. Personen, die hierbei eingesetzt sind oder Straßen oder in deren Raum befindliche Anlagen zu beaufsichtigen haben, müssen bei ihrer Arbeit außerhalb von Gehwegen und Absperrungen auffällige Warnkleidung tragen.

(7) Messfahrzeuge der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (§ 66 des Telekommunikationsgesetzes) dürfen auf allen Straßen und Straßenteilen zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr hoheitlicher Einsatz dies erfordert.

(8) Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

4. Testfragen zur Lektion 3

A. Theoretische Fragen

Die 1. Frage: Was ist dem Fahrzeugführer untersagt?

1. zu sprechen
2. die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon
3. langsam zu fahren

Die 2. Frage: Was ist kein Fahrzeug im Sinne der Verordnung?

1. das Auto
2. das Fahrrad
3. der Rodelschlitten

Die 3. Frage: Darf an Überwegen überholt werden?

1. Ja
2. Ja, wenn es keine Fussgänger dort gibt
3. Nein

Die 4. Frage: Wieviel Radfahrer dürfen einen geschlossenen Verband bilden?

1. mehr als 5

2. mehr als 10
3. mehr als 15

Die 5. Frage: Sind Rennen mit Kraftfahrzeugen erlaubt?

1. Ja, erlaubt
2. Nein, verboten
3. Erlaubt nur am Wochenende

Die 6. Frage: Wann dürfen Lastkraftwagen nicht verkehren?

1. An Sonntagen und Feiertagen
2. An Montagen
3. An Dienstagen

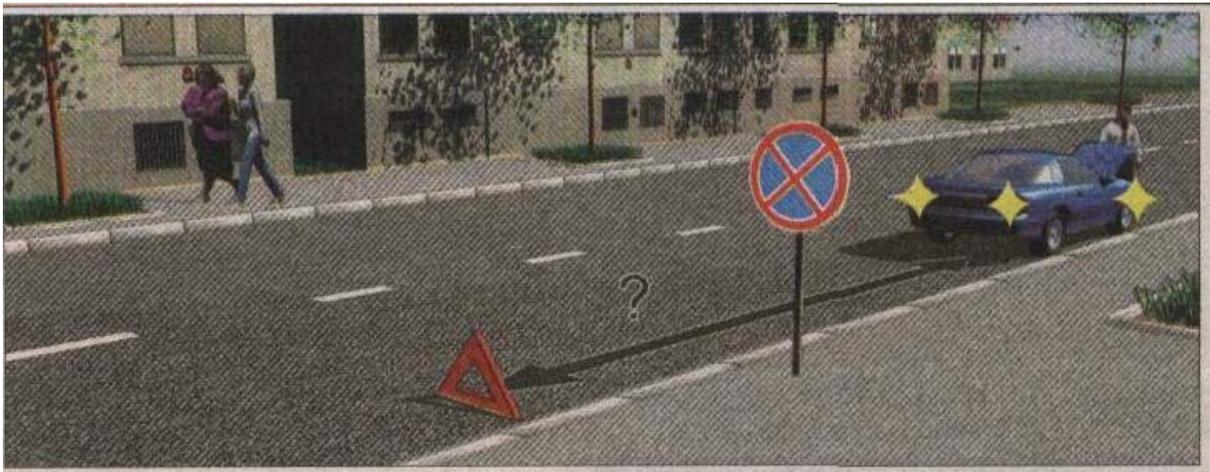
Die 7. Frage: Wer ist von den Vorschriften dieser Verordnung befreit?

1. die Politiker
2. die Polizei und der Zolldienst
3. die Kinder

B. Praktische Fragen

Die 1. Frage: Auf welcher Entfernung muss das Zeichen einer Panne aufgestellt werden?

1. Nicht weniger als 10 Meter
2. Nicht weniger als 15 Meter
3. Nicht weniger als 20 Meter
4. Nicht weniger als 30 Meter



Die 2. Frage: Wenn Sie geradeaus fahren möchten:

1. Sie müssen vor der Stoplinie stehenbleiben
2. Sie dürfen geradeaus fahren ohne stehenzubleiben
3. Sie müssen anderen Fahrzeugen den Weg freigeben



Die 3. Frage: Ist es hier erlaubt, stehenzubleiben?

1. Erlaubt
2. Erlaubt, wenn es keine Fussgänger gibt
3. Nicht erlaubt



Die 4. Frage: Was bedeutet «M 50» auf der Autobahn?

1. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit
2. Die Entfernung bis zur nächsten Polizeistation
3. Die Autobahnnummer



Die 5. Frage: Dürfen Sie an der Brücke stehenbleiben, um einen Fahrgast zu nehmen?

1. Ja
2. Nein



Die 6. Frage: Solche Markierung bedeutet:

1. Die Stelle, wo der Fahrradweg die Fahrbahn überquert
2. Die Stelle, wo der Radfahrer das Vorrecht hat
3. Der Fussgängerüberweg



Die 7. Frage: Welcher Motorradfahrer fährt richtig?

1. Motorradfahrer links
2. Motorradfahrer rechts
3. Beide



LEKTION 4. Zeichen und Verkehrseinrichtungen: Verkehrszeichen, Gefahrenzeichen, Vorschriftzeichen

1. Wortschatz zum Thema.

2. Grundtexte:

§ 36 Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten

§ 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

§ 38 Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht

§ 39 Verkehrszeichen

§ 40 Gefahrenzeichen

3. Texte für selbständige Übersetzung:

§ 41 Vorschriftzeichen

4. Testfragen zur Lektion 4.

1. Wortschatz zum Thema

Lernen Sie folgende Wörter!

Substantive	Verben	Adjektive und andere Wörter
die Achslast (=, -en) – нагрузка на ось	abbiegen (o, o) – поворачивать	abweichend – отклоняющийся, отличный от чего-либо
die Anordnung (=, -en) – 1) расположение; 2) распоряжение, предписание	achten (te, t) – уважать, ценить, принимать во внимание	ander – другой
die Ausnahme (=, -n) – исключение	ankündigen (te, t) – объявлять, сообщать	auffällig – выделяющийся, необычный
die Begrenzung (=, -en) – ограничение	anordnen (te, t) – располагать, предписывать	bestimmt – конечно
das Blinklicht (-es, -er) – мигающий свет	anzeigen (te, t) – извещать, объявлять	entsprechend – соответствующий
die Fahrbahn (=, -en) – проезжая часть	bedeuten (te, t) – означать	gemeinsam – общий, сообща
der Fussgänger (-s, =) – пешеход	befolgen (te, t) – исполнять, соблюдать	getrennt – раздельно
die Gefahr (=, -en) – опасность	begrenzen (te, t) – ограничивать	langsam – медленно
die Geschwindigkeit (=, -en) – скорость	benutzen (te, t) – использовать	mangelnd – недостающий, недостаточный
die Haltestelle (=, -n) – остановка	beschränken (te, t) – ограничивать	mässig – умеренный, воздержанный
der Knopf (-es, Knöpfe) – кнопка	erlauben (te, t) – разрешать	der nächste – следующий
die Kreuzung (=, -en) – перекресток	erzeugen (te, t) – производить, выпускать	persönlich – лично
		quer – поперек
		unbedingt – непременно

<p>die Markierung (=, -en) – маркировка, разметка die Mitte (=) – середина, центр die Ortschaft (=, -en) – населенный пункт der Polizribeamte – полицейский служащий die Regel (=, -n) – правило die Richtung (=, -en) – направление das Sinnbild (-es, -er) – символ die Sperrung (=, -en) – закрытие (дороги для транспорта) die Strecke (=, -n) – отрезок, путь die Weisung (=, -en) – указание, предписание der Verkehr (-es) – движение (транспорта) die Vermeidung (=, -en) – уклонение, стремление избежать die Verwendung (=, -en) – применение, использование das Vorschriftzeichen (-s, =) – предписывающий знак das Zeichen (-s, =) – знак, СИМВОЛ</p>	<p>freigeben (a, e) – освобождать gewähren (te, t) – предоставлять, давать (право, льготу) rechtfertigen (te, t) – оправдывать sperrern (te, t) – закрывать überschreiten (i, i) – переступить; не соблюдать verlängern (te, t) – удлинять verkürzen (te, t) – укорачивать verpflichten (te, t) – обязывать warnen (te, t) – предостерегать</p>	<p>ungewöhnlich – необычно verengt – суженый, сокращенный vorgeschrieben – предписанный wenig – мало zügig – непрерывный, стремительный zwingend – настоятельный, необходимый, неотложный</p>
---	---	--

2. Grundtexte

§ 36. Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

1. Die Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten sind zu befolgen. Sie gehen allen anderen Anordnungen und sonstigen Regeln vor, entbinden den Verkehrsteilnehmer jedoch nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

(2) An Kreuzungen ordnet an:

1. Seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme quer zur Fahrtrichtung: «Halt vor der Kreuzung».

Der Querverkehr ist freigegeben.

Hat der Beamte dieses Zeichen gegeben, so gilt es fort, solange er in der gleichen Richtung winkt oder nur seine Grundstellung beibehält. Der freigegebene Verkehr kann nach den Regeln des §9 abbiegen, nach links jedoch nur, wenn er Schienenfahrzeuge dadurch nicht behindert.

2. Hochheben eines Armes:

«Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten», für Verkehrsteilnehmer in der Kreuzung: «Kreuzung räumen».

(3) Diese Zeichen können durch Weisungen ergänzt oder geändert werden.

(4) An anderen Straßenstellen, wie an Einmündungen und an Fußgängerüberwegen, haben die Zeichen entsprechende Bedeutung.

(5) Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit und zu Verkehrserhebungen anhalten. Das Zeichen zum Anhalten kann der Beamte auch durch geeignete technische Einrichtungen am Einsatzfahrzeug, eine Winkerkelle oder eine rote Leuchte geben. Mit diesen Zeichen kann auch ein vorausfahrender Verkehrsteilnehmer angehalten werden. Die Verkehrsteilnehmer haben die Anweisungen der Polizeibeamten zu befolgen.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

1) Welche Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten sind an Kreuzungen zu folgen?

2) Wodurch können diese Zeichen ergänzt oder geändert werden?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 37. Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Lichtzeichen gehen Vorrangregeln, vorrangregelnden Verkehrsschildern und Fahrbahnmarkierungen vor.

(2) Wechsellichtzeichen haben die Farbfolge Grün – Gelb – Rot – Rot und Gelb (gleichzeitig) – Grün. Rot ist oben, Gelb in der Mitte und Grün unten.

1. An Kreuzungen bedeuten:

Grün: «Der Verkehr ist freigegeben».

Er kann nach den Regeln des §9 abbiegen, nach links jedoch nur, wenn er Schienenfahrzeuge dadurch nicht behindert.

Grüner Pfeil: «Nur in Richtung des Pfeiles ist der Verkehr freigegeben».

Ein grüner Pfeil links hinter der Kreuzung zeigt an, dass der Gegenverkehr durch Rotlicht angehalten ist und dass Linksabbieger die Kreuzung in Richtung

des grünen Pfeils ungehindert befahren und räumen können. Gelb ordnet an: «Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten». Keines dieser Zeichen entbindet von der Sorgfaltspflicht. Rot ordnet an: «Halt vor der Kreuzung».

Nach dem Anhalten ist das Abbiegen nach rechts auch bei Rot erlaubt, wenn rechts neben dem Lichtzeichen Rot ein Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) angebracht ist. Der Fahrzeugführer darf nur aus dem rechten Fahrstreifen abbiegen. Er muss sich dabei so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.

Schwarzer Pfeil auf Rot ordnet das Halten, schwarzer Pfeil auf Gelb das Warten nur für die angegebene Richtung an.

Ein einfeldiger Signalgeber mit Grünpfeil zeigt an, dass bei Rot für die Gerade-aus-Richtung nach rechts abgelenkt werden darf.

2. An anderen Straßenstellen, wie an Einmündungen und an Markierungen für den Fußgängerverkehr, haben die Lichtzeichen entsprechende Bedeutung.

3. Lichtzeichenanlagen können auf die Farbfolge Gelb-Rot beschränkt sein.

4. Für jeden von mehreren markierten Fahrstreifen (Zeichen 295, 296 oder 340) kann ein eigenes Lichtzeichen gegeben werden. Für Schienenbahnen können besondere Zeichen, auch in abweichenden Phasen, gegeben werden; das gilt auch für Linienomnibusse und Taxen, wenn sie einen vom übrigen Verkehr freigehaltenen Verkehrsraum benutzen.

5. Gelten die Lichtzeichen nur für Fußgänger oder nur für Radfahrer, so wird das durch das Sinnbild eines Fußgängers oder eines Fahrrades angezeigt. Für Fußgänger ist die Farbfolge Grün-Rot-Grün; für Radfahrer kann sie so sein. Wechselt Grün auf Rot, während Fußgänger die Fahrbahn überschreiten, so haben sie ihren Weg zügig fortzusetzen.

6. Radfahrer haben die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten, wenn eine Radwegfurt an eine Fußgängerfurt grenzt und keine gesonderten Lichtzeichen für Radfahrer vorhanden sind.

(3) Dauerlichtzeichen über einem Fahrstreifen sperren ihn oder geben ihn zum Befahren frei.

Rote gekreuzte Schrägbalken ordnen an:

«Der Fahrstreifen darf nicht benutzt werden, davor darf nicht gehalten werden».

Ein grüner, nach unten gerichteter Pfeil bedeutet:

«Der Verkehr auf dem Fahrstreifen ist freigegeben».

Ein gelb blinkender, schräg nach unten gerichteter Pfeil ordnet an:

«Fahrstreifen in Pfeilrichtung wechseln».

(4) Wo Lichtzeichen den Verkehr regeln, darf nebeneinander gefahren werden, auch wenn die Verkehrsdichte das nicht rechtfertigt.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

1) Welche Farbfolge haben Wechsellichtzeichen?

2) Was bedeuten Wechsellichtzeichen an den Kreuzungen?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 38. Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten. Es ordnet an:

«Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen».

(2) Blaues Blinklicht allein darf nur von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen und nur zur Warnung an Unfall- oder sonstigen Einsatzstellen, bei Einsatzfahrten oder bei der Begleitung von Fahrzeugen oder von geschlossenen Verbänden verwendet werden.

(3) Gelbes Blinklicht warnt vor Gefahren. Es kann ortsfest oder von Fahrzeugen aus verwendet werden. Die Verwendung von Fahrzeugen aus ist nur zulässig, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

1) Wann darf blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn verwendet werden?

2) Wann darf blaues Blinklicht allein verwendet werden?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 39. Verkehrszeichen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

(1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.

(2) Verkehrszeichen sind Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen. Auch Zusatzschilder sind Verkehrszeichen. Die Zusatzschilder zeigen auf weißem Grund mit schwarzem Rand schwarze Zeichnungen oder Aufschriften. Sie sind dicht unter den Verkehrszeichen angebracht. Verkehrszeichen und Zusatzschilder können, auch gemeinsam, auf einer Trägerfläche aufgebracht werden. Abweichend von den abgebildeten Verkehrszeichen und Zusatzschildern können die

weißen Flächen schwarz und die schwarzen Sinnbilder und der schwarze Rand weiß sein, wenn diese Zeichen nur durch Lichter erzeugt werden.

(2a) Verkehrszeichen können auf einem Fahrzeug angebracht werden. Sie gelten auch, während das Fahrzeug sich bewegt. Sie gehen den Anordnungen der ortsfest angebrachten Verkehrszeichen vor.

(3) Regelungen durch Verkehrszeichen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor.

(4) Werden Sinnbilder auf anderen Verkehrsschildern als den in §§ 40 bis 42 dargestellten gezeigt, so bedeuten die Sinnbilder:



Kraftwagen und sonstige
mehrspurige
Kraftfahrzeuge



Kraftfahrzeuge mit einem
zulässigen Gesamtgewicht über 3,5
t, einschließlich ihrer Anhänger,
und Zugmaschinen, ausgenommen
Personenkraftwagen und
Kraftomnibusse



Radfahrer



Personenkraftwagen mit
Anhängern



Lastkraftwagen mit
Anhängern



Kraftfahrzeuge und
Züge, die nicht
schneller als 25 km/h
fahren können oder
dürfen



Mofas

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Welche Verkehrszeichen unterscheidet man?
- 2) Welche Funktionen haben sie?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§40. Gefahrenzeichen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Gefahrenzeichen mahnen, sich auf die angekündigte Gefahr einzurichten.

(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften stehen sie im allgemeinen 150 bis 250 m vor den Gefahrstellen. Ist die Entfernung erheblich geringer, so kann sie auf einem Zusatzschild angegeben sein, wie



(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften stehen sie im allgemeinen kurz vor der Gefahrstelle.

(4) Ein Zusatzschild wie



kann die Länge der Gefahrstrecke angeben.

(5) Steht ein Gefahrzeichen vor einer Einmündung, so weist auf einem Zusatzschild ein schwarzer Pfeil in die Richtung der Gefahrstelle, falls diese in der anderen Straße liegt.

(6) Gefahrzeichen im einzelnen:

Zeichen 101



Gefahrstelle

Ein Zusatzschild kann die Gefahr näher bezeichnen. So warnt das Zusatzschild



vor schlechtem Fahrbahnrand.

Das Zusatzschild erlaubt, auf dieser Straße Wintersport zu treiben, gegebenenfalls zeitlich beschränkt, wie «9-17 h».



Zeichen 102



Kreuzung oder Einmündung
mit Vorfahrt von rechts

Zeichen 103



Kurve (rechts)

Zeichen 105



Doppelkurve (zunächst
rechts)

Zeichen 108



Gefälle

Zeichen 110



Steigung

Zeichen 112



Unebene

Zeichen 113



Schnee - oder Eisglätte

Zeichen 114



Schleudergefahr bei Nässe
oder Schmutz

Zeichen 115



Steinschlag

Zeichen 116



Splitt, Schotter

Zeichen 117



Seitenwind

Zeichen 120



Verengte Fahrbahn

Zeichen 121



Einseitig (rechts)
verengte Fahrbahn

Zeichen 123



Baustelle

Zeichen 124



Stau

Zeichen 125



Gegenverkehr

Zeichen 128



Bewegliche Brücke

Zeichen 129



Ufer

Zeichen 131



Lichtzeichenanlage

Zeichen 133



Fußgänger

Zeichen 134



Fußgängerüberweg

Die Zeichen 128 bis 134 stehen auch innerhalb geschlossener Ortschaften in angemessener Entfernung vor der Gefahrstelle. Die Entfernung kann auf einem Zusatzschild angegeben sein (Abs. 2 Satz 2).

Zeichen 136



Kinder

Zeichen 138



Radfahrer kreuzen

Zeichen 140



Viehtrieb, Tiere

Zeichen 142



Wildwechsel

Zeichen 144



Flugbetrieb

Vor anderen Gefahrstellen kann durch Gefahrzeichen gleicher Art mit geeigneten Sinnbildern gewarnt werden.

(7) Besondere Gefahrzeichen vor Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang:

Zeichen 150



Bahnübergang mit Schranken
oder Halbschranken

Zeichen 153



dreistreifige Bake (links) vor
beschränktem Bahnübergang etwa 160
m vor dem Bahnübergang

Zeichen 151



Unbeschränkter Bahnübergang
oder folgende Warnbaken

Zeichen 156



dreistreifige Bake (rechts) vor
unbeschränktem Bahnübergang
etwa 80 m vor dem Bahnübergang

Zeichen 159



zweistreifige Bake (links)

Zeichen 162



einstreifige Bake (rechts)

Sind die Baken in erheblich abweichenden Abständen aufgestellt, so ist der Abstand in Metern oberhalb der Schrägstreifen in schwarzen Ziffern angegeben.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Wie ist die Aufgabe von Gefahrenzeichen?
- 2) Welche Gefahrenzeichen wissen Sie?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

3. Texte für selbständige Übersetzung

§ 41. Vorschriftzeichen

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Auch Schilder oder weiße Markierungen auf der Straßenoberfläche enthalten Gebote und Verbote.

(2) Schilder stehen regelmäßig rechts. Gelten sie nur für einzelne markierte Fahrstreifen (Zeichen 295, 296 oder 340), so sind sie in der Regel darüber angebracht. Die Schilder stehen im allgemeinen dort, wo oder von wo an die Anordnungen zu befolgen sind. Sonst ist, soweit nötig, die Entfernung zu diesen Stellen auf einem Zusatzschild (§ 40 Abs. 2) angegeben. Andere Zusatzschilder enthalten nur allgemeine Beschränkungen der Gebote oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von ihnen. Besondere Zusatzschilder können etwas anderes bestimmen (zu Zeichen 237, 250, 283, 286, 290 und hinter Zeichen 277).

1. Warte- und Haltgebote

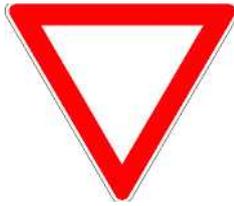
a) An Bahnübergängen:

Andreaskreuz – Dem Schienenverkehr Vorrang gewähren!

Es befindet sich vor dem Bahnübergang, und zwar in der Regel unmittelbar davor. Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, dass die Bahnstrecke elektrische Fahrleitung hat. Ein Zusatzschild mit schwarzem Pfeil zeigt an, dass das Andreaskreuz nur für den Straßenverkehr in Richtung dieses Pfeiles gilt.

b) An Kreuzungen und Einmündungen:

Zeichen 205



Vorfahrt gewähren!

Das Schild steht unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung. Es kann durch dasselbe Schild mit Zusatzschild (wie «100 m») angekündigt sein. Wo linke Radwege auch für die Gegenrichtung freigegeben sind und Radfahrer die Fahrbahn kreuzen, kann über dem Zeichen 205 das Zusatzschild



angebracht sein. Mit diesem Zusatzschild enthält das Zeichen das Gebot: «Vorfahrt gewähren und auf kreuzenden Radverkehr von links und rechts achten!».

Wo Schienenfahrzeuge einen kreisförmigen Verkehr kreuzen, an Wendeschleifen oder ähnlich geführten Gleisanlagen von Schienenbahnen, enthält das Zeichen mit dem Sinnbild einer Straßenbahn auf einem darüber angebrachten Zusatzschild das Gebot: «Der Schienenbahn Vorfahrt gewähren!».

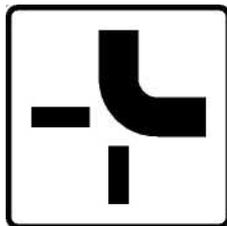
Das unbedingte Haltgebot ist dort zu befolgen, wo die andere Straße zu übersehen ist, in jedem Fall an der Haltlinie (Zeichen 294). Das Schild steht unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung.

Das Haltgebot wird außerhalb geschlossener Ortschaften angekündigt durch das Zeichen 205 mit Zusatzschild



Innerhalb geschlossener Ortschaften kann das Haltgebot so angekündigt sein.

Der Verlauf der Vorfahrtstraße kann durch ein Zusatzschild zu den Zeichen 205 und 206



bekanntgegeben sein.

c) Bei verengter Fahrbahn:

Zeichen 208



Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren!

2. Vorgeschriebene Fahrtrichtung

Zeichen 209



Rechts

Zeichen 211



Hier rechts

Zeichen 214



Geradeaus und rechts

Andere Fahrtrichtungen werden entsprechend vorgeschrieben.

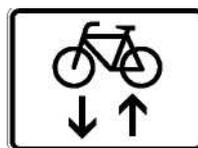
Zeichen 215



Kreisverkehr

Es steht parallel zur Fahrtrichtung und schreibt allen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn die Richtung vor, Fußgängern jedoch nur, wenn sie Fahrzeuge mitführen.

Ist in einer Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger begrenzt, so kann durch das Zusatzschild



Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden. Das Zusatzschild ist dann auch bei Zeichen 353 anzubringen. Aus der entgegengesetzten Richtung

ist dann bei Zeichen 267 das Zusatzschild «Radfahrer (Sinnbild) frei» anzubringen.

3. Vorgeschriebene Vorbeifahrt

Zeichen 222

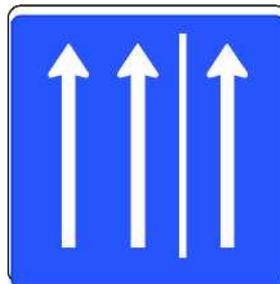


Rechts vorbei

«Links vorbei» wird entsprechend vorgeschrieben.

3a. Befahren eines Seitenstreifens als Fahrstreifen

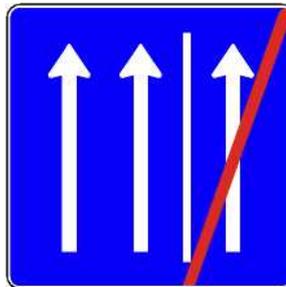
Zeichen 223.1



Seitenstreifen befahren

Das Zeichen ordnet das Befahren eines Seitenstreifens an; dieser ist dann wie ein rechter Fahrstreifen zu befahren. Das Zeichen mit Zusatzschild «Ende in .. m» kündigt die Aufhebung der Anordnung an.

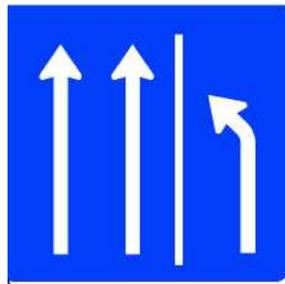
Zeichen 223.2



Seitenstreifen nicht mehr befahren

Das Zeichen hebt die Anordnung «Seitenstreifen befahren» auf.

Zeichen 223.3



Seitenstreifen räumen

Das Zeichen ordnet die Räumung des Seitenstreifens an.

Werden die Zeichen 223.1 bis 223.3 für eine Fahrbahn mit mehr als zwei Fahrstreifen angeordnet, zeigen die Zeichen die entsprechende Anzahl der Pfeile.

4. Haltestellen

Zeichen 224



Straßenbahnen oder Linienbusse

Das Zeichen 224 mit dem Zusatzschild «Schulbus (Angabe der tageszeitlichen Benutzung)» kennzeichnet eine Schulbushaltestelle.

Zeichen 229



Taxenstand

Ein Zusatzschild kann die Anzahl der vorgesehenen Taxen angeben.

5. Sonderwege

Zeichen 237



Radfahrer

Zeichen 238



Reiter

Zeichen 239



Fußgänger

Diese Zeichen stehen rechts oder links. Die Sinnbilder der Zeichen 237 und 239 können auch gemeinsam auf einem Schild, durch einen senkrechten weißen Streifen getrennt, gezeigt werden. Ein gemeinsamer Rad- und Gehweg kann durch ein Schild gekennzeichnet sein, das – durch einen waagerechten weißen Streifen getrennt – die entsprechenden Sinnbilder zeigt. Das Zeichen «Fußgänger» steht nur dort, wo eine Klarstellung notwendig ist. Durch ein Zusatzschild kann die Benutzung des Radweges durch Mofas gestattet werden.

Zeichen 240



gemeinsamer Fuß- und Radweg

Zeichen 241



getrennter Rad- und Fußweg

Die Zeichen bedeuten:

- a) Radfahrer, Reiter und Fußgänger müssen die für sie bestimmten Sonderwege benutzen. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen sie nicht benutzen;
- b) wer ein Mofa durch Treten fortbewegt, muss den Radweg benutzen;
- c) auf einem gemeinsamen Rad- und Gehweg haben Radfahrer und die Führer von motorisierten Zwei radfahrzeugen auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen;
- d) auf Reitwegen dürfen Pferde geführt werden;
- e) wird bei Zeichen 239 durch Zusatzschild Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden;
- f) wird bei Zeichen 237 durch Zusatzschild anderer Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.

Zeichen 242



Beginn eines Fußgängerbereichs

Zeichen 243



Ende eines Fußgängerbereichs

Innerhalb des Fußgängerbereichs gilt:

1. Der Fußgängerbereich ist Fußgängern vorbehalten. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen.
2. Wird durch Zusatzschild Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Die Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen sie warten.

Zeichen 244



Zeichen 244a



Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:

1. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.
2. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.
3. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.

Zeichen 245



Linienbusse

Der so gekennzeichnete Sonderfahrstreifen ist Omnibussen des Linienverkehrs vorbehalten. Dasselbe gilt auch für Taxen, wenn dies durch das Zusatzschild «Taxi frei» angezeigt ist, sowie für Radfahrer, wenn dies durch das Zusatzschild



angezeigt ist. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen den Sonderfahrstreifen nicht benutzen.

6. Verkehrsverbote

Verkehrsverbote untersagen den Verkehr insgesamt oder teilweise. Soweit von Verkehrsverboten, die aus Gründen der Luftverunreinigung ergehen, für Kraftfahrzeuge Ausnahmen durch Verkehrszeichen zugelassen werden, ist dies durch Zusatzschild zu den Zeichen 251, 253, 255, 260 oder 270 angezeigt. Das Zusatzschild



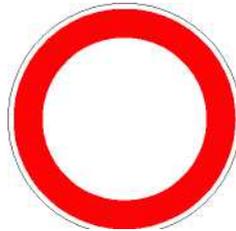
Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz nimmt Kraftfahrzeuge vom Verkehrsverbot aus,

- a) die mit einer G-Kat-Plakette oder einer amtlichen Plakette gekennzeichnet sind, die nach dem Anhang zu § 40c Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805) oder in den Fällen des § 40e Abs. 2 des Bundes-Immis-sionsschutzgesetzes in der Fassung des Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930) erteilt worden ist, oder

b) mit denen Fahrten zu besonderen Zwecken im Sinne des § 40d Abs. 1 Nr. 1 bis 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung des Artikels 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930) oder zur sozialen Betreuung der Bevölkerung in dem Verbotsgelände durchgeführt werden.

Zeichen 250. Verbot für Fahrzeuge aller Art

Es gilt nicht für Handfahrzeuge, abweichend von § 28 Abs. 2 auch nicht für



Tiere. Krafträder und Fahrräder dürfen geschoben werden.

Das Zusatzschild



erlaubt Kindern, auch auf der Fahrbahn und den Seitenstreifen zu spielen. Auch Sport kann dort durch ein Zusatzschild erlaubt sein.

Zeichen 251



Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge

Zeichen 253



Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse

Zeichen 254



Verbot für Radfahrer

Zeichen 255



Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas

Zeichen 259



Verbot für Fußgänger

a) Für andere Verkehrsarten, wie Lastzüge, Reiter können gleichfalls durch das Zeichen 250 mit Sinnbild entsprechende Verbote erlassen werden.

b) Ist auf einem Zusatzschild ein Gewicht, wie «7,5 t», angegeben, so gilt das Verbot nur, soweit das zulässige Gesamtgewicht dieser Verkehrsmittel die angegebene Grenze überschreitet.

c) Mehrere dieser Verbote können auf einem Schild vereinigt sein.

Zeichen 260



Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge

Zeichen 262



tatsächliches Gewicht

Zeichen 264



Breite

Zeichen 265



Höhe

Zeichen 261



Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern

Zeichen 263



tatsächliche Achslast

Zeichen 266



Länge

Verbot für Fahrzeuge, deren je einschließlich Ladung eine bestimmte Grenze überschreitet. Die Beschränkung durch Zeichen 262 gilt bei Zügen für das einzelne Fahrzeug, bei Sattelkraftfahrzeugen gesondert für die Sattelzugmaschine einschließlich Sattelast und für die tatsächlich vorhandenen Achslasten des Sattelanhängers. Das Zeichen 266 gilt auch für Züge.

Zeichen 267



Verbot der Einfahrt

Das Zeichen steht auf der rechten Seite der Fahrbahn, für die es gilt, oder auf beiden Seiten dieser Fahrbahn.

Zeichen 268



Schneeketten sind vorgeschrieben

Zeichen 269



Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung

Zeichen 270



Verbot bei Smog oder zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen

Es verbietet den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe landesrechtlicher Smog-Verordnungen oder bei Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen nach § 40 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Zeichen 272



Wendeverbot

Zeichen 273



Verbot des Fahrens ohne einen Mindestabstand

Es verbietet dem Führer eines Kraftfahrzeuges mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t oder einer Zugmaschine, mit Ausnahme von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen, den angegebenen Mindestabstand zu einem vorherfahrenden Kraftfahrzeug gleicher Art zu unterschreiten. Durch Zusatzschilder kann die Bedeutung des Zeichens eingeeengt werden.

7. Streckenverbote

Sie beschränken den Verkehr auf bestimmten Strecken.

Zeichen 274



Zulässige Höchstgeschwindigkeit

verbietet, schneller als mit einer bestimmten Geschwindigkeit zu fahren. Sind durch das Zeichen innerhalb geschlossener Ortschaften bestimmte Geschwindigkeiten über 50 km/h zugelassen, so gilt das für Fahrzeuge aller Art. Außerhalb geschlossener Ortschaften bleiben die für bestimmte Fahrzeugarten geltenden Höchstgeschwindigkeiten § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstaben a und b und § 18 Abs. 5) unberührt, wenn durch das Zeichen eine höhere Geschwindigkeit zugelassen wird.

Das Zusatzschild



verbietet, bei nasser Fahrbahn die angegebene Geschwindigkeit zu überschreiten.

Zeichen 274.1



Zeichen 274.2



Ende der Tempo 30-Zone

Die Zeichen bestimmen Beginn und Ende der Tempo 30-Zone. Mit den Zeichen kann auch eine niedrigere Zonengeschwindigkeit, zum Beispiel verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, angeordnet sein. Es ist verboten, innerhalb der Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren als angegeben.

Zeichen 275



Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit

verboten, langsamer als mit einer bestimmten Geschwindigkeit zu fahren. Es verbietet Fahrzeugführern, die wegen mangelnder persönlicher Fähigkeiten oder wegen der Eigenschaften von Fahrzeug oder Ladung nicht so schnell fahren können oder dürfen, diese Straße zu benutzen. Straßen-, Verkehrs-, Sichtoder Wetterverhältnisse können dazu verpflichten, langsamer zu fahren.

Zeichen 276



Überholverbote verbieten Führern von Kraftfahrzeugen aller Art,

Zeichen 277



Überholverbote verbieten Führern Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und von Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibussen,

mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen zu überholen. Ist auf einem Zusatzschild ein Gewicht, wie «7,5 t», angegeben, so gilt das Verbot nur, soweit das zulässige Gesamtgewicht dieser Verkehrsmittel die angegebene Grenze überschreitet.

Die Länge einer Verbotsstrecke kann an deren Beginn auf einem Zusatzschild wie



angegeben sein.

Das Ende einer Verbotsstrecke ist nicht gekennzeichnet, wenn das Streckenverbotszeichen zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und sich aus der Örtlichkeit zweifelsfrei ergibt, von wo an die angezeigte Gefahr nicht mehr besteht. Es ist auch nicht gekennzeichnet, wenn das Verbot nur für eine kurze Strecke gilt und auf einem

Zusatzschild die Länge der Verbotsstrecke angegeben ist. Sonst ist es gekennzeichnet durch die

Zeichen 278

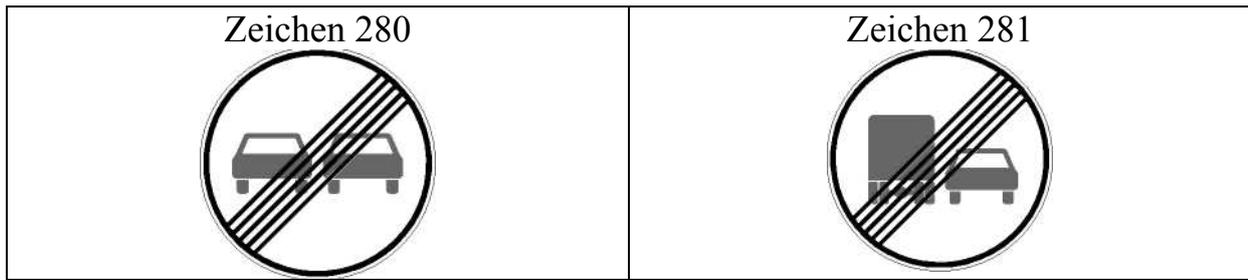


Schneeketten sind vorgeschrieben

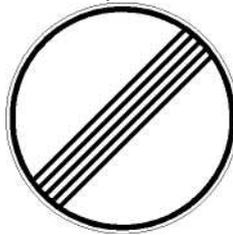
Zeichen 279



Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung



Wo sämtliche Streckenverbote enden, steht das Zeichen 282



Diese Zeichen können auch alleine links stehen.

8. Haltverbote

Zeichen 283



Haltverbot

Es verbietet jedes Halten auf der Fahrbahn. Das Zusatzschild



verbietet es auch auf dem Seitenstreifen.

Zeichen 286



Eingeschränktes Haltverbot

Es verbietet das Halten auf der Fahrbahn über 3 Minuten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. Ladegeschäfte müssen ohne Verzögerung durchgeführt werden. Das Zusatzschild «auch auf Seitenstreifen» (hinter Zeichen 283) kann auch hier angebracht sein. Das Zusatzschild mit

den Worten «auf dem Seitenstreifen» verbietet das Halten nur auf dem Seitenstreifen.

Das Zusatzschild «(Rollstuhlfahrersymbol) mit Parkausweis Nr. ... frei» nimmt Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, jeweils mit besonderem Parkausweis, vom Haltverbot aus.

Das Zusatzschild «Bewohner mit besonderem Parkausweis frei» nimmt Bewohner mit besonderem Parkausweis von dem Haltverbot aus. Die Ausnahmen gelten nur, wenn die Parkausweise gut lesbar ausgelegt sind.

a) Haltverbote gelten nur auf der Straßenseite, auf der die Schilder angebracht sind.

b) Sie gelten auch nur bis zur nächsten Kreuzung oder bis zur nächsten Einmündung auf der gleichen Straßenseite.

c) Der Anfang der Verbotsstrecke kann durch einen zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil im Schild, das Ende durch einen solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil gekennzeichnet sein. Bei in der Verbotsstrecke wiederholten Schildern weist ein waagerechter Pfeil zur Fahrbahn, ein zweiter von ihr weg.

Zeichen 290



eingeschränktes
Haltverbot

Bild 291



Parkscheibe

Zeichen 292



Ende eines
eingeschränkten
Haltverbotes

Mit diesen Zeichen werden die Grenzen der Haltverbotszone bestimmt. Das Verbot gilt für alle öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb des durch die Zeichen 290 und 292 begrenzten Bereichs, sofern nicht abweichende Regelungen durch Verkehrszeichen angeordnet oder erlaubt sind. Durch ein Zusatzschild kann die Benutzung einer Parkscheibe oder das Parken mit Parkschein vorgeschrieben oder das Parken auf dafür gekennzeichneten Flächen beschränkt werden, soweit es nicht dem Ein- oder Aussteigen oder dem Be- oder Entladen dient.

(3) Markierungen

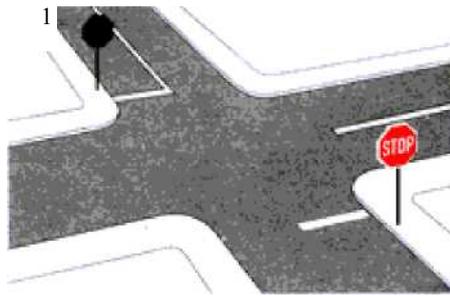
1. Fußgängerüberweg

Zeichen 293



2. Haltlinie

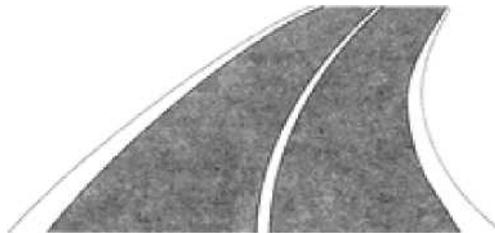
Zeichen 294



Ergänzend zu Halt- und Warteboten, die durch Zeichen 206, durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen gegeben werden, ordnet sie an: „Hier halten!“. Dasselbe gilt vor Bahnübergängen für den, der warten muss (§ 19 Abs. 2).

3. Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung

Zeichen 295



Sie besteht aus einer durchgehenden Linie.

a) Sie wird vor allem verwendet, um den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn oder mehrere Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr zu begrenzen. Die Fahrstreifenbegrenzung kann aus einer Doppellinie bestehen.

Sie ordnen an: Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren oder über ihnen fahren. Begrenzen sie den Fahrbahnteil für den Gegenverkehr, so ordnen sie weiter an: Es ist rechts von ihnen zu fahren.

Parken (§ 12 Abs. 2) auf der Fahrbahn ist nur erlaubt, wenn zwischen dem parkenden Fahrzeug und der Linie ein Fahrstreifen von mindestens 3 m verbleibt.

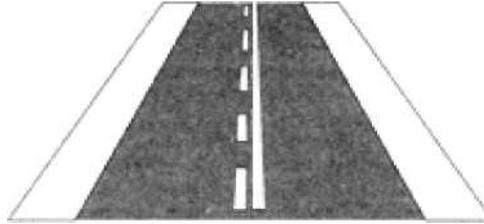
b) Die durchgehende Linie kann auch Fahrbahnbegrenzung sein. Dann soll sie den Fahrbahnrand deutlich erkennbar machen. Bleibt rechts von ihr ausreichender Straßenraum frei (befestigter Seitenstreifen), so ordnet sie an:

a) landwirtschaftliche Zug- oder Arbeitsmaschinen, Fuhrwerke und ähnlich langsame Fahrzeuge müssen möglichst rechts von ihr fahren, bb) links von ihr darf nicht gehalten werden.

Wird durch Zeichen 223.1 das Befahren eines Seitenstreifens angeordnet, darf die Fahrbahnbegrenzung wie eine Leitlinie zur Markierung von Fahrstreifen einer durchgehenden Fahrbahn (Zeichen 340) überfahren werden. Begrenzt die durchgehende Linie die Mittelinsel eines Kreisverkehrs, darf sie nur im Fall des § 9a Abs. 2 Satz 2 überfahren werden.

4. Einseitige Fahrstreifenbegrenzung

Zeichen 296



Sie besteht aus einer durchgehenden neben einer unterbrochenen Linie. Für Fahrzeuge auf dem Fahrstreifen A ordnet die Markierung an:

a) der Fahrverkehr darf die durchgehende Linie nicht überqueren oder über ihr fahren,

b) Parken (§ 12 Abs. 2) auf der Fahrbahn ist nur erlaubt, wenn zwischen dem parkenden Fahrzeug und der durchgehenden Linie ein Fahrstreifen von mindestens 3 m verbleibt.

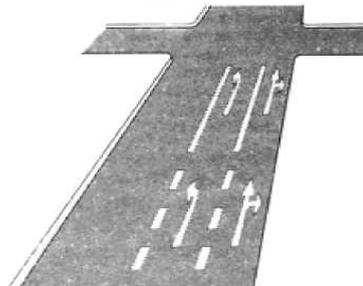
Fahrzeuge auf dem Fahrstreifen B dürfen die Markierung überfahren, wenn der Verkehr dadurch nicht gefährdet wird.

5. Pfeile

Pfeile, die nebeneinander angebracht sind und in verschiedene Richtungen weisen, empfehlen, sich frühzeitig einzuordnen und in Fahrstreifen nebeneinander zu fahren. Fahrzeuge, die sich eingeordnet haben, dürfen hier auch rechts überholt werden.

Sind zwischen den Pfeilen Leitlinien (Zeichen 340) oder Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) markiert,

Zeichen 297



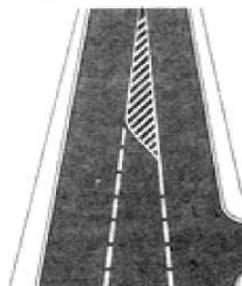
so schreiben die Pfeile die Fahrtrichtungen auf der folgenden Kreuzung oder Einmündung vor. Halten auf der so markierten Strecke der Fahrbahn ist verboten.

5a. Vorankündigungspfeil

Der Vorankündigungspfeil kann eine Fahrstreifenbegrenzung ankündigen oder das Ende eines Fahrstreifens anzeigen.

6. Sperrflächen

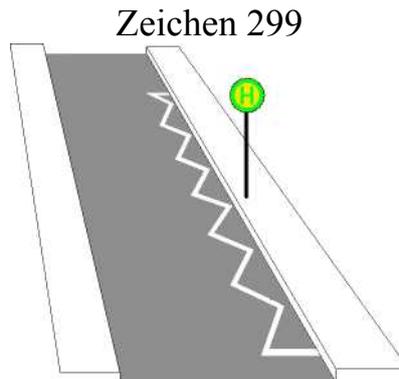
Zeichen 298



Sie dürfen von Fahrzeugen nicht benutzt werden.

7. Parkflächenmarkierungen erlauben das Parken (§12 Abs. 2), auf Gehwegen aber nur Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t. Sind Parkflächen auf Straßen durch durchgehende Linien abgegrenzt, so wird damit angeordnet, wie Fahrzeuge aufzustellen sind. Dazu genügt auf gekennzeichneten Parkplätzen (Zeichen 314, 315 und 316) und an Parkuhren eine einfachere Markierung. Die durchgehenden Linien dürfen überquert werden.

8. Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote



Die Markierung bezeichnet, verlängert oder verkürzt vorgeschriebene Halt- oder Parkverbote.

9. Alle Linien können durch gleichmäßig dichte Markierungsknopfreihen ersetzt werden. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Abs. 1c) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, wie z. B. durch Pflasterlinien, ausgeführt werden.

(4) Vorübergehende Fahrstreifenbegrenzung

Auffällige Einrichtungen wie gelbe Markierungen, gelbe Markierungsknopfreihen, Reihen von Markierungsleuchtknöpfen oder rot-weißen Leitmarken heben die durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitlinien (Zeichen 340) gegebenen Anordnungen auf. Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren und nicht über ihnen fahren. Für Reihen von Markierungsleuchtknöpfen gilt dies nur, wenn sie eingeschaltet sind. Nur wenn die auffälligen Einrichtungen so aufgebracht sind, dass sie wie Leitlinien aussehen, dürfen sie überquert werden, wenn der Verkehr dadurch nicht gefährdet wird.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

4. Testfragen zur Lektion 4

A. Theoretische Fragen

Die 1. Frage: Welche Farbfolge haben Wechsellichtzeichen

1. Rot – Gelb – Grün
2. Grün – Rot – Gelb
3. Grün – Gelb – Rot

Die 2. Frage: Wo werden Gefahrenzeichen außerhalb geschlossener Ortschaften gestellt?

1. 50 bis 100 m vor den Gefahrstellen
2. 150 bis 250 m vor den Gefahrstellen
3. 250 bis 350 m vor den Gefahrstellen

Die 3. Frage: Wo stehen regelmäßig die Schilder?

1. links
2. rechts
3. in der Mitte

Die 4. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Rechts
2. Hier rechts
3. Kreisverkehr

Die 5. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Taxenstand ist verboten
2. Taxenstand
3. Erholungsplatz für Taxifahrer

Die 6. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Verbot der Einfahrt
2. Verbot der Ausfahrt
3. Haltverbot

Die 7. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Zulässige Grösse
2. Zulässige Masse
3. Zulässige Höchstgeschwindigkeit

B. Praktische Fragen

Die 1. Frage: Was verbietet solche Markierung?

1. Nur Überholen
2. Nur Umleitung
3. Nur Abbiegen
4. Nichts



Die 2. Frage: Darf man hier ein Auto parken?

1. Ja
2. Ja, wenn Sie daneben wohnen
3. Nein



Die 3. Frage: Dieses Zeichen bedeutet:

1. Sie haben Vorrecht an dieser Kreuzung

2. Sie müssen allen Fahrzeugen an der Kreuzung den Weg freigeben
3. Sie müssen an der Kreuzung nur den Autos rechts den Weg freigeben



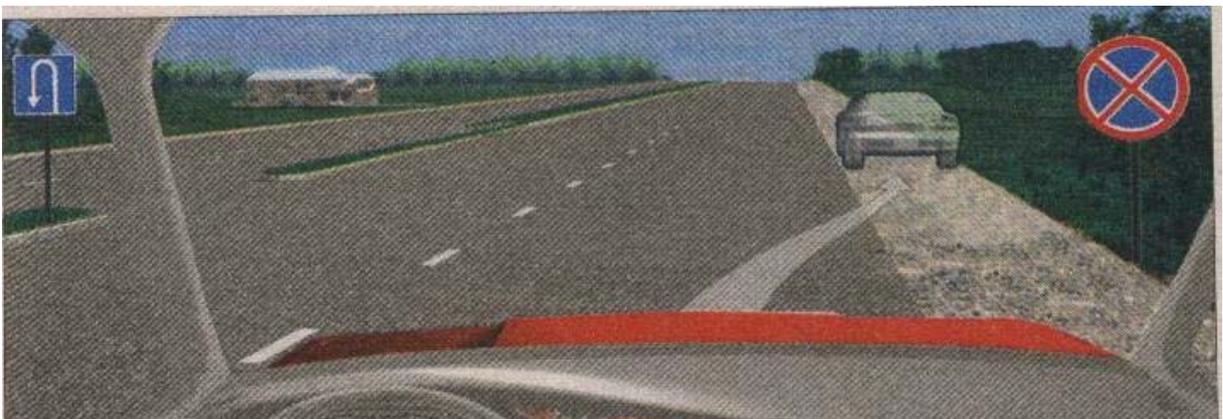
Die 4. Frage: Was bedeutet die gehobene Hand des Fahrers?

1. Er möchte rechts abbiegen
2. Er möchte geradeaus fahren
3. Er möchte die Geschwindigkeit herabsetzen, um dem Radfahrer den Weg freizugeben



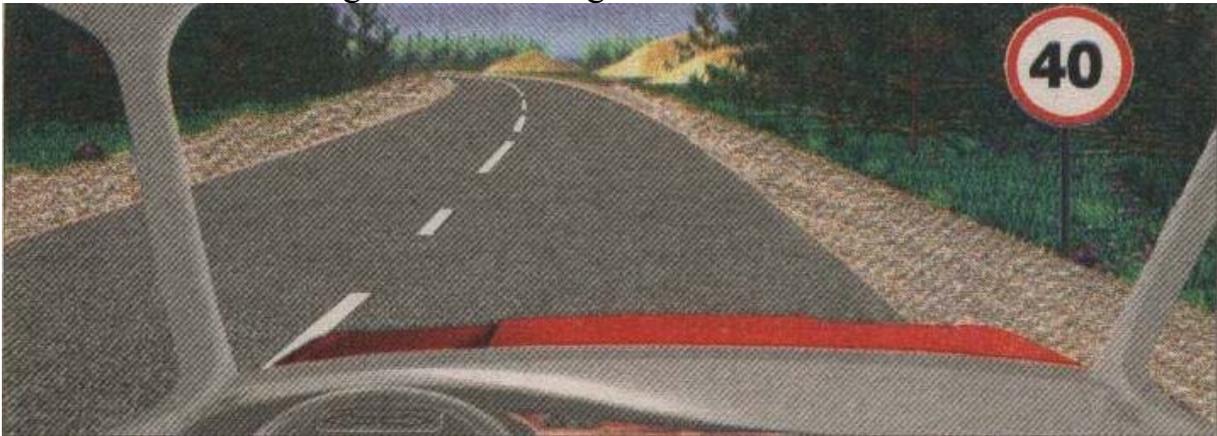
Die 5. Frage: Ist es erlaubt, hier zu parken?

1. Ja
2. Nein



Die 6. Frage: Was bedeutet dieses Verkehrszeichen?

1. Die Geschwindigkeit muss 40 Stundenkilometer sein
2. Die Geschwindigkeit muss nicht weniger als 40 Stundenkilometer sein
3. Die Geschwindigkeit muss weniger als 40 Stundenkilometer sein



Die 7. Frage: In welcher Richtung darf man abbiegen?

1. Nur A
2. Nur B
3. A und B



LEKTION 5. Zeichen und Verkehrseinrichtungen: Richtzeichen, Verkehrseinrichtungen

- 1. Wortschatz zum Thema.**
- 2. Grundtexte:** § 42 Richtzeichen
- 3. Texte für selbständige Übersetzung:** § 43 Verkehrseinrichtungen
- 4. Testfragen zur Lektion 5.**

1. Wortschatz zum Thema

Lernen Sie folgende Wörter!

Substantive	Verben	Adjektive und andere Wörter
der Anfang (-es, ...fänge) – начало	ankündigen (te, t) – объ- являть, сообщать	amtlich – официальный, служебный
die Anordnung (=, -en) – 1) расположение; 2) распоряжение, предписание	benutzen (te, t) – исполь- зовать	außerhalb – вне чего- либо, за пределами чего-либо
die Art (=, -en) – вид, способ	empfehlen (a, o) – совето- вать	beide – оба
die Ausnahme (=, -n) – исключение	enthalten (ie, a) – содержать	beschränkt – ограничен- ный
der Ausweis (-es, -e) – удостоверение, доку- мент	erlauben (te, t) – разрешать	besonder – особенный
der Bedarf (-es) – по- требность	folgen (te, t) – следовать	deutlich – четко, ясно
der Bewohner (-s, =) – житель	fortsetzen (te, t) – продол- жать	ganz – весь, целый
die Dauer (=, -n) – дли- тельность, срок	gefährden (te, t) – угро- жать, подвергать опас- ности	gefährlich – опасный
die Einmündung (=, -en) – примыкание второстепен- ной дороги к главной	gewähren (te, t) – предос- тавлять, давать	geschlossen – закрытый
die Einrichtung (=, -en) – устройство, оборудо- вание	prüfen (te, t) – проверять	günstig – выгодный, благоприятный
das Ende (-s, -n) – конец	verbieten (o, o) – запрещать	hinter – позади
die Entfernung (=, -en) – расстояние, дистанция	warnen (te, t) – предосте- регать	innerhalb – внутри
die Erleichterung (=, -en) – облегчение	warten (te, t) – ждать	der nächste – следующий
	weisen (ie, ie) – указывать	rechtzeitig – своевре- менно
	wiederholen (te, t) – по- вторять	überall – повсюду
	zeigen (te, t) – показывать	unmittelbar – непосред- ственно
		verengt – зауженный
		waagerecht – горизон- тально
		zulässig – допустимый
		zusätzlich – дополни- тельно

<p>die Grenzübergangsstelle (=, -n) – место пересечения границы</p> <p>die Hilfe (=) – помощь</p> <p>der Hinweis (-es, -e) – указание, ссылка</p> <p>die Laterne (=, -n) – фонарь</p> <p>die Panne (=, -n) – дорожная неисправность, авария в пути</p> <p>das Parken (-s) – парковка</p> <p>die Richtung (=, -en) – направление</p> <p>die Rücksicht (=, -en) – внимание, уважение</p> <p>die Schranke (=, -n) – барьер, преграда, шлагбаум</p> <p>der Strich (-es, -e) – черта, полоса, линия</p> <p>der Vorrang (-es) – преимущество</p> <p>der Wegweiser (-s, =) – дорожный указатель</p> <p>die Zollstelle (=, -n) – таможня</p> <p>der Zweck (-es, -e) – цель</p>		
--	--	--

2. Grundtexte

§ 42. Richtzeichen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Richtzeichen geben besondere Hinweise zur Erleichterung des Verkehrs. Sie können auch Anordnungen enthalten.

(2) Vorrang

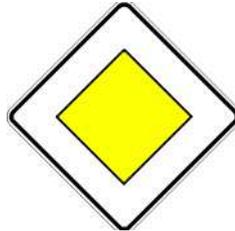
Zeichen 301



Vorfahrt

Das Zeichen gibt die Vorfahrt nur an der nächsten Kreuzung oder Einmündung. Außerhalb geschlossener Ortschaften steht es 150 bis 250 m davor, sonst wird auf einem Zusatzschild die Entfernung, wie «80 m», angegeben. Innerhalb geschlossener Ortschaften steht es unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung.

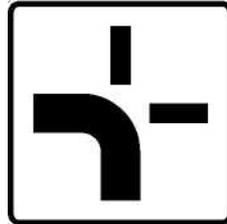
Zeichen 306



Vorfahrtstraße

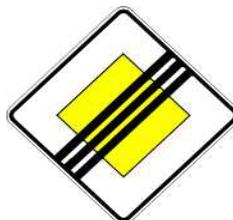
Es steht am Anfang der Vorfahrtstraße und wird an jeder Kreuzung und an jeder Einmündung von rechts wiederholt. Es steht vor, auf oder hinter der Kreuzung oder Einmündung. Es gibt die Vorfahrt bis zum nächsten Zeichen 205 «Vorfahrt gewähren!», 206 «Halt! Vorfahrt gewähren!» oder 307 «Ende der Vorfahrtstraße». Außerhalb geschlossener Ortschaften verbietet es bis dorthin das Parken (§ 12 Abs. 2) auf der Fahrbahn.

Ein Zusatzschild



zum Zeichen 306 kann den Verlauf der Vorfahrtstraße bekanntgeben. Wer ihm folgen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.

Zeichen 307



Ende der Vorfahrtstraße

Zeichen 308



Vorrang vor dem Gegenverkehr

Das Zeichen steht vor einer verengten Fahrbahn.

(3) Die Ortstafel

Zeichen 310



Hier endet eine geschlossene Ortschaft.

Von hier an gelten die für den Verkehr innerhalb (außerhalb) geschlossener Ortschaften bestehenden Vorschriften. Der obere Teil des Zeichens 311 ist weiß, wenn die Ortschaft, auf die hingewiesen wird, zu derselben Gemeinde wie die soeben durchfahrene Ortschaft gehört.

(4) Parken

Zeichen 314



Parkplatz

Das Zeichen erlaubt das Parken (§ 12 Abs. 2).

Durch ein Zusatzschild kann die Parkerlaubnis beschränkt sein, insbesondere nach der Dauer, nach Fahrzeugarten, zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Bewohner, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden. Die Ausnahmen gelten nur, wenn die Parkausweise gut lesbar ausgelegt sind. Das Zusatzschild «nur mit Parkschein» kennzeichnet den Geltungsbereich von Parkscheinautomaten, das Zusatzschild «gebührenpflichtig» kennzeichnet einen Parkplatz für Großveranstaltungen als gebührenpflichtig (§ 45 Abs. 1b Nr. 1).

Der Anfang des erlaubten Parkens kann durch einen waagerechten weißen Pfeil im Schild, das Ende durch einen solchen in entgegengesetzte Richtung weisenden Pfeil gekennzeichnet werden. Der Hinweis auf einen Parkplatz kann, soweit dies nicht durch Zeichen 432 geschieht, durch ein Zusatzschild mit schwarzem Pfeil erfolgen.

Zeichen 315



Parken auf Gehwegen

Das Zeichen erlaubt Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8t das Parken (§ 12 Abs. 2) auf Gehwegen.

Im Zeichen wird bildlich angeordnet, wie die Fahrzeuge aufzustellen sind. Durch ein Zusatzschild kann die Parkerlaubnis beschränkt sein, insbesondere nach der Dauer, zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Bewohner, Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden. Die Ausnahmen gelten nur, wenn die Parkausweise gut lesbar ausgelegt sind. Das Zusatzschild «nur mit Parkschein» kennzeichnet den Geltungsbereich von Parkscheinautomaten.

4. Der Anfang des erlaubten Parkens kann durch einen waagerechten weißen Pfeil im Schild, das Ende durch einen solchen in entgegengesetzte Richtung weisenden Pfeil gekennzeichnet werden.

Zeichen 316



Parken und Reisen

Zeichen 317



Wandererparkplatz

(4a) Verkehrsberuhigte Bereiche

Zeichen 325



Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs.

Zeichen 336



Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs.

Innerhalb dieses Bereichs gilt:

1. Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
2. Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten.
3. Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen sie warten.
4. Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
5. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.

(5) Autobahnen und Kraftfahrstraßen

<p style="text-align: center;">Zeichen 330</p>  <p style="text-align: center;">Autobahn (Das Zeichen steht an den Zufahrten der Anschlussstellen)</p>	<p style="text-align: center;">Zeichen 331</p>  <p style="text-align: center;">Kraftfahrstraßen (Das Zeichen steht am Anfang, an jeder Kreuzung und Einmündung und wird, wenn nötig, auch sonst wiederholt)</p>
<p style="text-align: center;">Zeichen 334</p>  <p style="text-align: center;">Ende der Autobahn</p>	<p style="text-align: center;">Zeichen 336</p>  <p style="text-align: center;">Ende der Kraftfahrstraße</p>

Das Ende kann auch durch dasselbe Zeichen mit einer Entfernungsangabe unter dem Sinnbild, wie «800 m», angekündigt sein.

(6) Markierungen sind weiß, ausgenommen in den Fällen des § 41 Abs. 4.

1. Leitlinie

Zeichen 340



Sie besteht in der Regel aus gleich langen Strichen mit gleichmäßigen Abständen. Eine Leitlinie kann auch als Warnlinie ausgeführt werden; bei der Warnlinie sind die Striche länger als die Lücken. Die Markierung bedeutet:

a) Leitlinien dürfen überfahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht gefährdet wird;

b) sind auf einer Fahrbahn für beide Richtungen insgesamt 3 Fahrstreifen so markiert, dann darf der linke Fahrstreifen nicht zum Überholen benutzt werden. Wer nach links abbiegen will, darf sich auf dem mittleren Fahrstreifen einordnen;

c) auf Fahrbahnen für beide Richtungen mit 4 so markierten Fahrstreifen sind die beiden linken ausschließlich dem Gegenverkehr vorbehalten; sie dürfen daher auch nicht zum Überholen benutzt werden. Dasselbe gilt auf 6-streifigen Fahrbahnen für die 3 linken Fahrstreifen;

d) sind außerhalb geschlossener Ortschaften für eine Richtung 3 Fahrstreifen so markiert, dann darf der mittlere Fahrstreifen dort durchgängig befahren werden, wo – auch nur hin und wieder – rechts davon ein Fahrzeug hält oder fährt. Dasselbe gilt auf Fahrbahnen mit mehr als drei so markierten Fahrstreifen für eine Richtung für den zweiten Fahrstreifen von rechts. Den linken Fahrstreifen dürfen außerhalb geschlossener Ortschaften Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t sowie Züge, die länger als 7 m sind, nur benutzen, wenn sie sich dort zum Zwecke des Linksabbiegers einordnen;

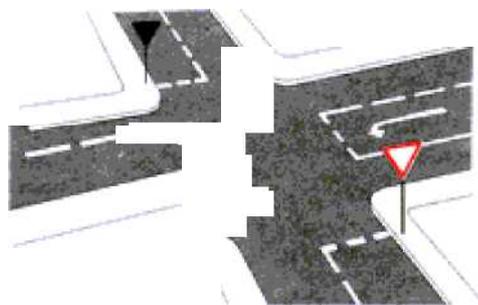
e) sind Beschleunigungsstreifen so markiert, dann darf dort auch schneller gefahren werden als auf den anderen Fahrstreifen;

f) gehen Fahrstreifen, insbesondere auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen von der durchgehenden Fahrbahn ab, so dürfen Abbieger vom Beginn einer breiten Leitlinie rechts von dieser schneller als auf der durchgehenden Fahrbahn fahren. Das gilt nicht für Verzögerungsstreifen;

g) wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer so markiert, dann dürfen andere Fahrzeuge die Markierung bei Bedarf überfahren; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen. Der Schutzstreifen kann mit Fahrbahnmarkierungen (Sinnbild «Radfahrer», § 39 Abs. 3) gekennzeichnet sein.

2. Wartelinie

Zeichen 341



Sie kann angebracht sein, wo das Zeichen 205 anordnet: «Vorfahrt gewähren!». Sie kann ferner dort angebracht sein, wo abbiegende Fahrzeuge Gegenverkehr durchfahren lassen müssen. Sie empfiehlt dem, der warten muss, hier zu warten.

3. Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrsschildern auf der Fahrbahn dienen dem Hinweis auf ein entsprechendes Verkehrszeichen.

(7) Hinweise

Zeichen 350



Fußgängerüberweg

Zeichen 353



Einbahnstraße

Zeichen 354



Wasserschutzgebiet

(Das Zeichen ist unmittelbar (Zeichen 293) angebracht)

(Es kann ergänzend anzeigen dass die Straße Einbahnstraße (Zeichen 220) ist)

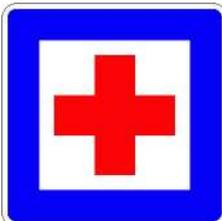
(Es mahnt Fahrzeugführer, an der Markierung eine die wassergefährdende Stoffe geladen haben, sich besonders vorsichtig zu verhalten)

Zeichen 355



Fußgängerunter- oder-Überführung

Zeichen 358



Erste Hilfe

Zeichen 356



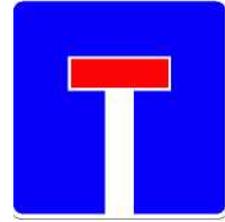
Verkehrshelfer

Zeichen 359



Pannenhilfe

Zeichen 357



Sackgasse

Zeichen 363



Polizei

Durch solche Zeichen mit entsprechenden Sinnbildern können auch andere Hinweise gegeben werden, wie auf Fernsprecher, Tankstellen, Zeltplätze und Plätze für Wohnwagen.

Zeichen 375



Autobahnhotel

Zeichen 376



Autobahngasthaus

Zeichen 377



Autobahnkiosk

Zeichen 380



Richtgeschwindigkeit

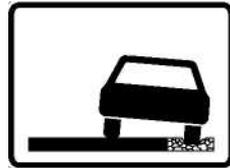
Es empfiehlt, die angegebene Geschwindigkeit auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht zu überschreiten.

Zeichen 381



Ende der Richtgeschwindigkeit

Zeichen 388



Es warnt, mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen den für diese nicht genügend befestigten Seitenstreifen zu benutzen.

Wird statt des Sinnbildes eines Personenkraftwagens das eines Lastkraftwagens gezeigt, so gilt die Warnung nur Führern von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5t und Zugmaschinen.

Zeichen 392



Es weist auf eine Zollstelle hin.

Zeichen 393



Informationstafel an Grenzübergangsstellen

Zeichen 394



Es kennzeichnet innerhalb geschlossener Ortschaften Laternen, die nicht die ganze Nacht brennen. Laternenpfähle tragen Ringe gleicher Farbe. In dem roten Feld kann in weißer Schrift angegeben sein, wann die Laterne erlischt.

(8) Wegweisung

1. Wegweiser

Zeichen 401



Nummernschilder für Bundesstraßen

Zeichen 405



Nummernschilder für Autobahnen

Zeichen 406



Nummernschilder für Knotenpunkte der Autobahnen

Zusatzschild «Nebenstrecke» weist auf einen wegen seines schwächeren Verkehrs empfehlenswerten Umweg hin.

Zeichen 430



Wird aus verkehrlichen Gründen auf private Ziele hingewiesen, so kann die Ausführung des Zeichens mit braunem Grund und weißen Zeichen erfolgen. Innerorts können Wegweiser auch folgende Formen haben:

Zeichen 437



Straßennamensschilder

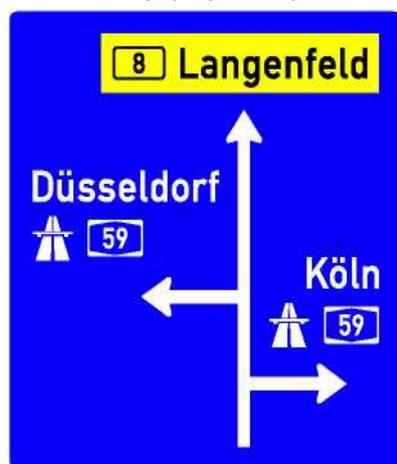
An Kreuzungen und Einmündungen mit erheblichem Fahrverkehr sind sie auf die oben bezeichnete Weise aufgestellt.

2. Vorwegweiser

Zeichen 438



Zeichen 440



zur Autobahn

Zeichen 442



für bestimmte Verkehrsarten

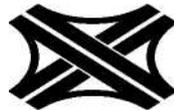
3. Wegweisung auf Autobahnen

Die «Ausfahrt» (Zeichen 332 und 333), ein Autobahnkreuz und ein Autobahndreieck werden angekündigt durch – die Ankündigungstafel

in der die Sinnbilder hinweisen:



auf eine Autobahnausfahrt



auf ein Autobahnkreuz oder Autobahndreieck; es weist auch auf Kreuze und Dreiecke von Autobahnen mit autobahnähnlich ausgebauten Straßen des nachgeordneten Netzes hin.

Die Nummer ist die laufende Nummer der Ausfahrten, Autobahnkreuze und Autobahndreiecke der jeweils benutzten Autobahnen.

Ein Autohof in unmittelbarer Nähe einer Autobahnanschlussstelle wird angekündigt durch die Hinweisbeschilderung

Zeichen 448.1



Der Autohof wird einmal am rechten Fahrbahnrand 500 bis 1000 m vor der Ankündigungstafel (Zeichen 448) angekündigt. Auf einem Zusatzschild wird durch grafische Symbole der Leistungsumfang des Autohofs dargestellt.

– den Vorwegweiser

sowie auf 300 m, 200 m und 100 m durch Baken wie

Zeichen 450



Auf der 300-m-Bake einer Ausfahrt wird die Nummer der Ausfahrt wiederholt. Autobahnkreuze und Autobahndreiecke werden 2.000 m vorher, Ausfahrten werden 1.000 m vorher durch Zeichen 448 angekündigt. Der Vorwegweiser Zeichen 449 steht bei Autobahnkreuzen und Autobahndreiecken 1.000 m und 500 m, bei Ausfahrten 500 m vorher.

Sie gibt hinter jeder Ausfahrt, Abzweigung und Kreuzung die Entfernungen zur jeweiligen Ortsmitte an. Ziele, die über eine andere als die gerade befahrene

Autobahn zu erreichen sind, werden in der Regel unterhalb des waagerechten Striches angegeben.

Es ist am Beginn der Umleitung und, soweit erforderlich, an den Kreuzungen und Einmündungen im Verlauf der Umleitungstrecke angebracht.

Zeichen 455



Nummerierte Umleitung mit Zusatzschild, wie «400 m» oder «Richtung Stuttgart», sowie durch die Planskizze.

Müssen nur bestimmte Verkehrsarten umgeleitet werden, so sind diese auf einem Zusatzschild über dem Wegweiser (Zeichen 454) und über dem Ankündigungszeichen (Zeichen 457) angegeben, wie «Fahrzeuge über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht». Der Vorwegweiser und die Planskizze zeigen dann Verbotsschilder für die betroffenen Verkehrsarten, wie das Zeichen 262.

5. Nummerierte Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr

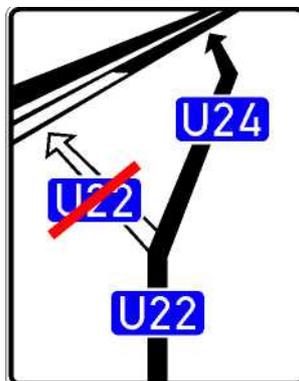
Zeichen 460



Bedarfsumleitung

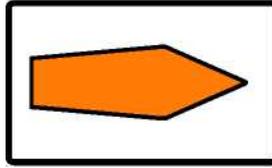
Wer seine Fahrt vorübergehend auf anderen Strecken fortsetzen muss oder will, wird durch dieses Zeichen auf die Autobahn zurückgeleitet.

Zeichen 466



Bedarfsumleitungstafel

Kann der umgeleitete Verkehr an der nach Zeichen 460 vorgesehenen Anschlussstelle noch nicht auf die Autobahn zurückgeleitet werden, so wird er durch dieses Zeichen über die nächste Bedarfsumleitungsstrecke weitergeführt.

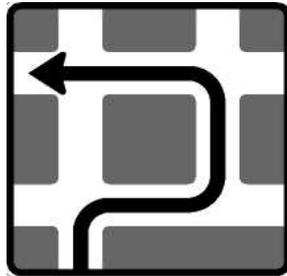


Umlenkungs-Pfeil

Streckenempfehlungen auf Autobahnen können durch den Umlenkungspfeil gekennzeichnet werden.

6. Sonstige Verkehrslenkungstafeln

Zeichen 468



Schwierige Verkehrsführung

Es kündigt eine mit dem Zeichen «Vorgeschriebene Fahrtrichtung» (Zeichen 209 bis 214) verbundene Verkehrsführung an.

Zeichen 500



Überleitungstafel

Überleitungen des Verkehrs auf die Fahrbahn oder Fahrstreifen für den Gegenverkehr werden durch solche Tafeln angekündigt. Auch die Rückleitung des Verkehrs wird so angekündigt.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Welche Funktion haben Richtzeichen?
- 2) Nennen Sie einige Richtzeichen. Was bedeuten sie?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

3. Texte für selbständige Übersetzung

§ 43. Verkehrseinrichtungen

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Verkehrseinrichtungen sind Schranken, Sperrpfosten, Parkuhren, Parkscheinautomaten, Geländer, Absperngeräte, Leiteinrichtungen sowie Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen. § 39 Abs. 1 gilt entsprechend.

(2) Regelungen durch Verkehrseinrichtungen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor.

(3) Verkehrseinrichtungen im einzelnen:

1. An Bahnübergängen sind die Schranken rot-weiß gestreift.

2. Absperngeräte für Arbeits-, Schaden-, Unfall- und andere Stellen sind



Zeichen 610



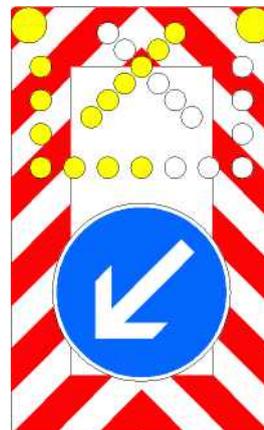
Leitkegel

Zeichen 615



fahrbare Absperrtafel

Zeichen 616



fahrbare Absperrtafel mit Blinkpfeil

Die Absperrtafel weist auf eine Arbeitsstelle hin. Behelfsmäßig oder zusätzlich können weiß-rot-weiße Warnfahnen, aufgereihte rot-weiße Fahnen oder andere rot-weiße Warneinrichtungen verwendet werden. Warnleuchten an Absperngeräten zeigen rotes Licht, wenn die ganze Fahrbahn gesperrt ist, sonst gelbes Licht oder gelbes Blinklicht. Die Absperngeräte verbieten das Befahren der abgesperrten Straßenfläche.

3. Leiteinrichtungen

a) Um den Verlauf der Straße kenntlich zu machen, können an den Straßenseiten in der Regel in Abständen von 50 m stehen.

b) An gefährlichen Stellen können schraffierte Leittafeln oder Leitmale angebracht sein, wie

Zeichen 625



Richtungstafel in Kurven

(4) Zur Kennzeichnung nach § 17 Abs. 4 Satz 2 und 3 von Fahrzeugen und Anhängern, die innerhalb geschlossener Ortschaften auf der Fahrbahn halten, können amtlich geprüfte Park-Warntafeln verwendet werden.

Zeichen 630



Park-Warntafel

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

4. Testfragen zur Lektion 5.

A. Theoretische Fragen

Die 1. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Parkplatz ist verboten
2. Parkplatz ist erlaubt
3. Parkplatz nur für die Radfahrer

Die 2. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Verkehr nur an Arbeitstagen
2. Taxenstand
3. Pannenhilfe

Die 3. Frage: Wie heisst dieses Zeichen?



1. Fußgängerzone
2. Fußgängerüberweg
3. Erholungszone für die Fußgänger

Die 4. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Nummernschilder für Autobahnen
2. Erlaubte Höchstgeschwindigkeit
3. Erlaubte Achsenlast

Die 5. Frage: Wie sind die Schranken an Bahnübergängen gestreift?

1. weiß – grün
2. blau – rot
3. braun - gelb
4. rot – weiß

Die 6. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Erlaubte Benzinsorte
2. Nummerierte Umleitung
3. Erlaubte Automarke

Die 7. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?



1. Die Autobahn ist geschlossen
2. Ende der Autobahn
3. Die Autobahn wird repariert

B. Praktische Fragen

Die 1. Frage:

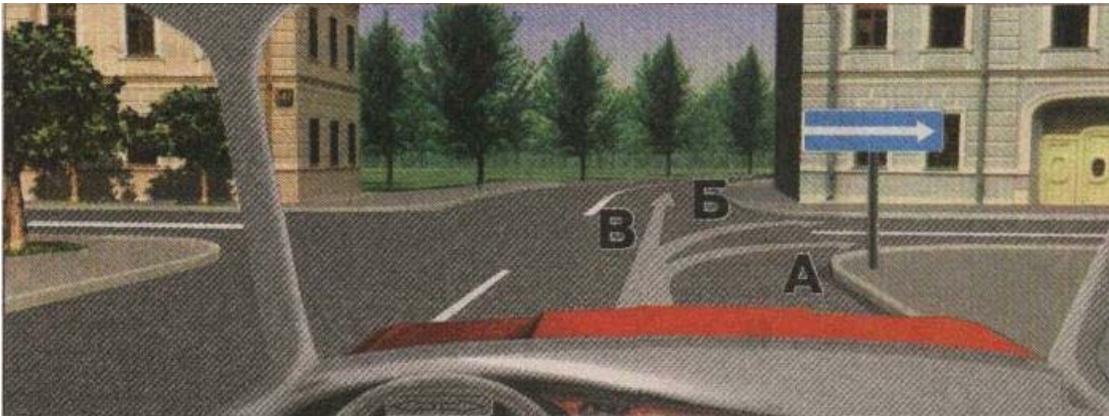
In welcher Richtung darf man weiter fahren?

1. Nur A
2. Nur B
3. A und B



Die 2. Frage: In welcher Richtung darf man weiter fahren?

1. A, Б und B
2. Nur A
3. Nur A oder B



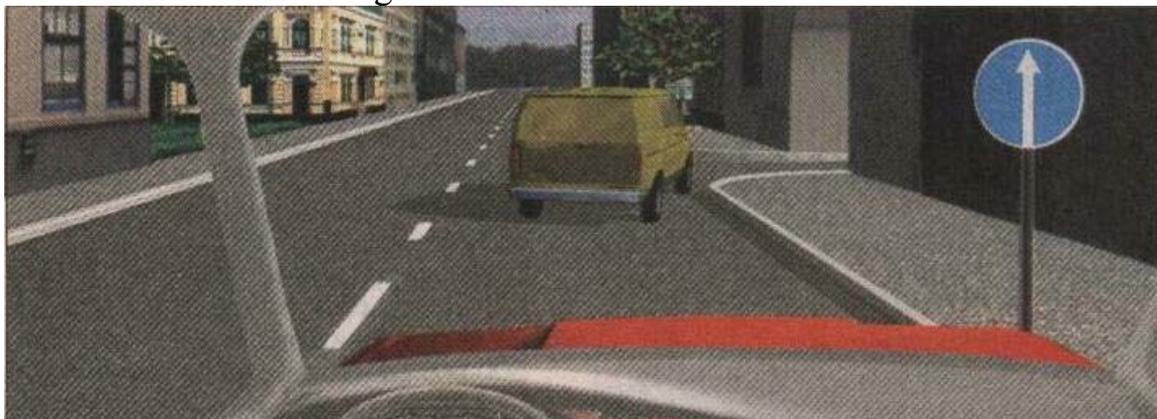
Die 3. Frage: Was bedeutet dieses Zeichen?

1. Sie müssen in der Nähe von Zollamt die Geschwindigkeit herabsetzen
2. Sie müssen in 100 Meter beim Zollamt stehenbleiben
3. Sie müssen hier beim Zeichen stehenbleiben und auf die Zollbeamten warten



Die 4. Frage: Welchen Fehler macht der Fahrer, der in den Hof einbiegt?

1. Er macht das beim Zeichen „Die Fahrt geradeaus“
2. Er schaltet Abbiegweiser nicht ein
3. Er macht beide obengenannte Fehler



Die 5. Frage: Darf man hier abbiegen?

1. Nur in Ortschaften
2. Nur wenn das Sichtfeld nicht weniger als 100 Meter ist
3. Man darf hier nicht abbiegen



Die 6. Frage: Sie haben nötige Einfahrt in den Hof durchgepasst. Ist es erlaubt, zurückzukehren und dann rechts abzubiegen?

1. Ja
2. Nein



Die 7. Frage: Sie möchten links abbiegen. Wie ist es richtig?

1. Sie müssen den Weg der Straßenbahn freigeben
2. Sie dürfen als erster fahren



LEKTION 6. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften

1. Wortschatz zum Thema.

2. Grundtexte:

§ 44 Sachliche Zuständigkeit

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

§ 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis

3. Texte für selbständige Übersetzung:

§ 47 Ortliche Zuständigkeit

§ 48 Verkehrsunterricht

§ 49 Ordnungswidrigkeiten

§ 50 Sonderregelung für die Insel Helgoland

§ 51 Besondere Kostenregelung

§ 52 Entgelt für die Benutzung tatsächlich-öffentlicher Verkehrsflächen

§ 53 Inkrafttreten

4. Testfragen zur Lektion 6.

1. Wortschatz zum Thema

Lernen Sie folgende Wörter!

Substantive	Verben	Adjektive und andere Wörter
die Ausführung (=, -en) – возведение, сооружение	beachten (te, t) – принимать во внимание	allgemein – общий, всеобщий
die Ausnahme (=, -n) – исключение	befolgen (te, t) – исполнять, соблюдать	ander – другой
die Bedienung (=, -en) – обслуживание	befugen (te, t) – давать право, уполномочивать	ausländisch – иностран- ный
die Behörde (=, -n) – власти	beschränken (te, t) – ограничивать	außerordentlich – чре- звычайный
der Bereich (-es, -e) – область, сфера	bestimmen (te, t) – опре- делять	bestimmt – определенный
die Erlaubnis (=) – раз- решение	erhöhen (te, t) – повышать	fern – дальний, далекий
der Grund (-es, Gründe) – основа	erlassen (ie, a) – изда- вать, публиковать	gleich – равный, одина- ковый
das Hindernis (-ses, -se) – препятствие	erstrecken, sich (te, t) – длиться, продолжаться	grundsätzlich – основа- тельно
das Inkrafttreten (-s) – вступление в силу	erteilen (te, t) – давать (совет, справку), отдавать	hinsichtlich – относи- тельно
die Kosten (pl) – рас- ходы, издержки	genehmigen (te, t) – раз- решать, одобрять	möglich – возможно
	regeln (te, t) – регулировать	obere – верхний
		sachlich – деловой
		solch – такой
		unterschiedlich – различ- ный

<p>die Massgabe (=, -n) – мера</p> <p>die Massnahme (=, -n) – мероприятие</p> <p>die Möglichkeit (=, -en) – возможность</p> <p>das Recht (-es, -e) – право</p> <p>die Regelung (=, -en) – регулирование, настройка</p> <p>der Schutz (-es) – защита</p> <p>die Sicherheit (=, -en) – безопасность</p> <p>das Sichtfeld (-es, -er) – поле видимости</p> <p>der Trupp (-s, -s) – отделение, отряд</p> <p>die Vereinbarung (=, -en) – согласование</p> <p>die Verordnung (=, -en) – распоряжение, предписание</p> <p>die Verwaltung (=, -en) – управление, администрация</p> <p>die Weisung (=, -en) – указание</p> <p>der Zusammenhang (-es, ...hänge) – связь</p> <p>die Zuständigkeit (=) – компетентность</p> <p>die Zustimmung (=, -en) – согласование, одобрение</p>	<p>stattfinden (a, u) – состояться</p> <p>übertragen (u, a) – переносить</p> <p>umleiten (te, t) – изменить направление</p> <p>verhüten (te, t) – предотвращать</p> <p>verpflichten (te, t) – обязывать</p> <p>wahrnehmen (a, o) – воспринимать</p> <p>zuweisen (ie, ie) – направлять, назначать</p>	<p>zulässig – допустимый</p> <p>zuständig – компетентный</p>
---	--	--

2. Grundtexte

§ 44 Sachliche Zuständigkeit

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Sachlich zuständig zur Ausführung dieser Verordnung sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Straßenverkehrsbehörden; dies sind die nach

Landesrecht zuständigen unteren Verwaltungsbehörden oder die Behörden, denen durch Landesrecht die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde zugewiesen sind. Die zuständigen obersten Landesbehörden und die höheren Verwaltungsbehörden können diesen Behörden Weisungen auch für den Einzelfall erteilen oder die erforderlichen Maßnahmen selbst treffen. Nach Maßgabe des Landesrechts kann die Zuständigkeit der obersten Landesbehörden und der höheren Verwaltungsbehörden im Einzelfall oder allgemein auf eine andere Stelle übertragen werden.

(2) Die Polizei ist befugt, den Verkehr durch Zeichen und Weisungen (§36) und durch Bedienung von Lichtzeichenanlagen zu regeln. Bei Gefahr im Verzuge kann zur Aufrechterhaltung der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs die Polizei an Stelle der an sich zuständigen Behörden tätig werden und vorläufige Maßnahmen treffen; sie bestimmt dann die Mittel zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs.

(3) Die Erlaubnis nach §29 Abs. 2 und nach §30 Abs. 2 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, dagegen die höhere Verwaltungsbehörde, wenn die Veranstaltung über den Bezirk einer Straßenverkehrsbehörde hinausgeht, und die oberste Landesbehörde, wenn die Veranstaltung sich über den Verwaltungsbezirk einer höheren Verwaltungsbehörde hinaus erstreckt. Berührt die Veranstaltung mehrere Länder, so ist diejenige oberste Landesbehörde zuständig, in deren Land die Veranstaltung beginnt. Nach Maßgabe des Landesrechts kann die Zuständigkeit der obersten Landesbehörden und der höheren Verwaltungsbehörden im Einzelfall oder allgemein auf eine andere Stelle übertragen werden.

(3a) Die Erlaubnis nach §29 Abs. 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, dagegen die höhere Verwaltungsbehörde, welche Abweichungen von den Abmessungen, den Achslasten, dem zulässigen Gesamtgewicht und dem Sichtfeld des Fahrzeugs über eine Ausnahme zulässt, sofern kein Anhörverfahren stattfindet; sie ist dann auch zuständig für Ausnahmen nach § 46 Abs. 1 Nr. 2 und 5 im Rahmen einer solchen Erlaubnis. Dasselbe gilt, wenn eine andere Behörde diese Aufgaben der höheren Verwaltungsbehörde wahrnimmt.

(4) Vereinbarungen über die Benutzung von Straßen durch den Militärverkehr werden von der Bundeswehr oder den Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes mit der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle abgeschlossen.

(5) Soweit keine Vereinbarungen oder keine Sonderregelungen für ausländische Streitkräfte bestehen, erteilen die höheren Verwaltungsbehörden oder die nach Landes recht bestimmten Stellen die Erlaubnis für übermäßige Benutzung der Straße durch die Bundeswehr oder durch die Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes; sie erteilen auch die Erlaubnis für die übermäßige Benutzung der Straße durch den Bundesgrenzschutz, die Polizei und den Katastrophenschutz.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Wer ist sachlich zuständig zur Ausführung dieser Verordnung?
- 2) Wozu ist die Polizei befugt?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie

6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

(1 a) Das gleiche Recht haben sie ferner

1. in Bade- und heilklimatischen Kurorten,
2. in Luftkurorten,
3. in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
4. in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,

4a. hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,

4b. hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraumes stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,

5. in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie

6. in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

(1 b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

1. im Zusammenhang mit der Einrichtung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen,

2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Schwer behinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde,

2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraum bewirtschaftungsmaßnahmen,

3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,

4. zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie

5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 («rechts vor links») gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

(1d) In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

(1e) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die für den Betrieb von mautgebührenpflichtigen Strecken erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Grundlage des vom Konzessionsnehmer vorgelegten Verkehrszeichenplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichenplans zu treffen.

(1f) Nach Maßgabe der auf Grund des § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes von den Landesregierungen erlassenen Rechtsverordnungen (Smog-Verordnungen) bestimmen die Straßenverkehrsbehörden schließlich, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bei Smog aufzustellen sind.

(2) Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die Straßenbaubehörden – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Verkehrsverbote und –beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Straßenbaubehörde im Sinne dieser Verordnung ist die Behörde, welche die Aufgaben des beteiligten Trägers der Straßenbaulast nach den gesetzlichen Vorschriften wahrnimmt. Für Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs können nur die Bahnunternehmen durch Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorschreiben. Alle Gebote und Verbote sind durch Zeichen und Verkehrseinrichtungen nach dieser Verordnung anzuordnen.

(3) Im übrigen bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind, bei Straßennamensschildern nur darüber, wo diese so anzubringen sind, wie Zeichen 437 zeigt. Die Straßenbaubehörden bestimmen – vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden – die Art der Anbringung und der Ausgestaltung, wie Übergröße, Beleuchtung; ob Leitpfosten anzubringen sind, bestimmen sie allein. Sie können auch – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

(3a) Die Straßenverkehrsbehörde erlässt die Anordnung zur Aufstellung der Zeichen 386 nur im Einvernehmen mit der obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes oder der von ihr dafür beauftragten Stelle. Die Zeichen werden durch die zuständige Straßenbaubehörde aufgestellt.

(4) Die genannten Behörden dürfen den Verkehr nur durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen regeln und lenken; in den Fällen des Absatzes 1 Satz 2 Nr. 5 und des Absatzes 1d jedoch auch durch Anordnungen, die durch Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise bekanntgegeben werden, sofern die Aufstellung von Verkehrszeichen und -einrichtungen nach den gegebenen Umständen nicht möglich ist.

(5) Zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung ist der Baulastträger verpflichtet, sonst der Eigentümer der Straße. Das gilt auch für die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen. Werden Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen für eine Veranstaltung nach §29 Abs. 2 erforderlich, so kann die Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde, in der die Veranstaltung stattfindet, mit deren Einvernehmen die Verpflichtung nach Satz 1 übertragen.

(6) Vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssen die Unternehmer – die Bauunternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans – von der zuständigen Behörde Anordnungen nach

Absatz 1 bis 3 darüber einholen, wie ihre Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, ferner ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen haben. Sie haben diese Anordnungen zu befolgen und Lichtzeichenanlagen zu bedienen.

(7) Sind Straßen als Vorfahrtstraßen oder als Verkehrsumleitungen gekennzeichnet, bedürfen Baumaßnahmen, durch welche die Fahrbahn eingeengt wird, der Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde; ausgenommen sind die laufende Straßenunterhaltung sowie Notmaßnahmen. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn sich die Behörde nicht innerhalb einer Woche nach Eingang des Antrags zu der Maßnahme geäußert hat.

(8) Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen durch Zeichen 274 erhöhen. Außerhalb geschlossener Ortschaften können sie mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden die nach § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 auf 120 km/h anheben.

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

1) Wann können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken?

2) Wo und wie können die Straßenverkehrsbehörden die zulässige Höchstgeschwindigkeit erhöhen?

3) Wo sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzuordnen?

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

§ 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis

1. Lesen Sie und übersetzen Sie diese Texte ins Russische.

Gebrauchen sie dabei die Wörter aus der Tabelle oben!

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen

1. von den Vorschriften über die Straßenbenutzung (§2);
2. vom Verbot, eine Autobahn oder eine Kraftfahrstraße zu betreten oder mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen zu benutzen (§18 Abs. 1,10);

3. von den Halt- und Parkverboten (§12 Abs. 4);

4. vom Verbot des Parkens vor oder gegenüber von Grundstücksein- und -ausfahrten (§12 Abs. 3 Nr. 3);

4a. von der Vorschrift, an Parkuhren nur während des Laufens der Uhr, an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein zu halten (§13 Abs. 1);

4b. von der Vorschrift, im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290 und 292) nur während der dort vorgeschriebenen Zeit zu parken (§13 Abs. 2);

4c. von den Vorschriften über das Abschleppen von Fahrzeugen (§ 15a);

5. von den Vorschriften über Höhe, Länge und Breite von Fahrzeug und Ladung (§18 Abs. 1 Satz 2, §22 Abs. 2 bis 4);

5a. von dem Verbot der unzulässigen Mitnahme von Personen (§21); 5b. von den Vorschriften über das Anlegen von Sicherheitsgurten und das Tragen von Schutzhelmen (§21 a);

6. vom Verbot, Tiere von Kraftfahrzeugen und andere Tiere als Hunde von Fahrrädern aus zu führen (§ 28 Abs. 1 Satz 3 und 4);

7. vom Sonntagsfahrverbot (§30 Abs. 3);

8. vom Verbot, Hindernisse auf die Straße zu bringen (§32 Abs. 1);

9. von den Verboten, Lautsprecher zu betreiben, Waren oder Leistungen auf der Straße anzubieten (§ 33 Abs. 1 Nr. 1 und 2);

10. vom Verbot der Werbung und Propaganda in Verbindung mit Verkehrszeichen (§ 33 Abs. 2 Satz 2) nur für die Flächen von Leuchtsäulen, an denen Halte stellenschilder öffentlicher Verkehrsmittel angebracht sind;

11. von den Verboten oder Beschränkungen, die durch Vorschriftzeichen (§41), Richtzeichen (§42), Verkehrseinrichtungen (§43 Abs. 1 und 3) oder Anordnungen (§45 Abs. 4) erlassen sind;

12. von dem Nacht- und Sonntagsparkverbot (§12 Abs. 3a).

Vom Verbot, Personen auf der Ladefläche mitzunehmen (§21 Abs. 2), können für die Dienstbereiche der Bundeswehr, der auf Grund des Nordatlantik-Vertrages errichteten internationalen Hauptquartiere, des Bundesgrenzschutzes und der Polizei deren Dienststellen, für den Katastrophenschutz die zuständigen Landesbehörden, Ausnahmen genehmigen. Dasselbe gilt für die Vorschrift, dass vorgeschriebene Sicherheitsgurte angelegt sein oder Schutzhelme getragen werden müssen (§21a).

(2) Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die nach Landesrecht bestimmten Stellen können von allen Vorschriften dieser Verordnung Ausnah-

men für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller genehmigen. Vom Sonntagsfahrverbot (§30 Abs. 3) können sie darüber hinaus für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken Ausnahmen zulassen, soweit diese im Rahmen unterschiedlicher Feiertagsregelung in den Ländern (§30 Abs. 4) notwendig werden. Erstrecken sich die Auswirkungen der Ausnahme über ein Land hinaus und ist eine einheitliche Entscheidung notwendig, so ist der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zuständig; das gilt nicht für Ausnahmen vom Verbot der Rennveranstaltungen (§29 Abs. 1).

(3) Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis können unter dem Vorbehalt des Widerrufserteilt werden und mit Nebenbestimmungen (Bedingungen, Befristungen, Auflagen) versehen werden. Erforderlichenfalls kann die zuständige Behörde die Beibringung eines Sachverständigengutachtens auf Kosten des Antragstellers verlangen. Die Bescheide sind mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Bei Erlaubnissen nach § 29 Abs. 3 genügt das Mitführen fernkopierter Bescheide.

(4) Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse der zuständigen Behörde sind für den Geltungsbereich dieser Verordnung wirksam, sofern sie nicht einen anderen Geltungsbereich nennen.

2. Beantworten Sie die Kontrollfragen zum Text:

- 1) Wann können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen genehmigen?
- 2) Nennen Sie einige Fälle.

3. Geben Sie die Hauptinformation in Form der Annotation wieder.

3. Texte für selbständige Übersetzung

§ 47 Örtliche Zuständigkeit

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

(1) Die Erlaubnis nach §29 Abs. 2 und nach §30 Abs. 2 erteilt für eine Veranstaltung, die im Ausland beginnt, die nach §44 Abs. 3 sachlich zuständige Behörde, in deren Gebiet die Grenzübergangsstelle liegt. Diese Behörde ist auch zuständig, wenn sonst erlaubnis- und genehmigungspflichtiger Verkehr im Ausland beginnt. Die Erlaubnis nach §29 Abs. 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat.

(2) Zuständig sind für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen:

1. nach §46 Abs. 1 Nr. 2 für eine Ausnahme von §18 Abs. 1 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk auf die Autobahn oder Kraftfahrstraße eingefahren werden soll. Wird jedoch eine Erlaubnis nach §29 Abs. 3 oder eine

Ausnahmegenehmigung nach §46 Abs. 1 Nr. 5 erteilt, so ist die Verwaltungsbehörde zuständig, die diese Verfügung erlässt;

2. nach § 46 Abs. 1 Nr. 4a für kleinwüchsige Menschen sowie nach §46 Abs. 1 Nr. 4a und 4b für Ohnhänder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort hat, auch für die Bereiche, die außerhalb ihres Bezirks liegen;

3. nach §46 Abs. 1 Nr. 4c die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat;

4. nach §46 Abs. 1 Nr. 5 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der zu genehmigende Verkehr beginnt oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat;

5. nach §46 Abs. 1 Nr. 5b die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort hat, auch für die Bereiche, die außerhalb ihres Bezirks liegen;

6. nach §46 Abs. 1 Nr. 7 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Ladung aufgenommen wird oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat. Die se sind auch für die Genehmigung der Leerfahrt zum Beladungsort zuständig, ferner dann, wenn in ihrem Land von der Ausnahmegenehmigung kein Gebrauch gemacht wird oder wenn dort kein Fahrverbot besteht;

7. nach §46 Abs. 1 Nr. 11 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Verbote, Beschränkungen und Anordnungen erlassen sind, für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde jedoch jede Straßenverkehrsbehörde auch für solche Maßnahmen, die außerhalb ihres Bezirks angeordnet sind;

8. in allen übrigen Fällen die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk von der Ausnahmegenehmigung Gebrauch gemacht werden soll.

(3) Die Erlaubnis für die übermäßige Benutzung der Straße durch die Bundeswehr, die in §35 Abs. 5 genannten Truppen, den Bundesgrenzschutz, die Polizei und den Katastrophenschutz erteilt die höhere Verwaltungsbehörde oder die nach Landesrecht bestimmte Stelle, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 48 Verkehrsunterricht

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

Wer Verkehrsvorschriften nicht beachtet, ist auf Vorladung der Straßenverkehrsbehörde oder der von ihr beauftragten Beamten verpflichtet, an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen.

§ 49 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des §24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Vorschrift über

1. das allgemeine Verhalten im Straßenverkehr nach §1 Abs. 2,
2. die Straßenbenutzung durch Fahrzeuge nach §2,
3. die Geschwindigkeit nach §3,
4. den Abstand nach §4,
5. das Überholen nach §5 Abs. 1 bis 4a, Abs. 5 Satz 2, Abs. 6 oder 7,
6. das Vorbeifahren nach §6,
7. den Fahrstreifenwechsel nach §7 Abs. 5,
8. die Vorfahrt nach §8,
9. das Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren nach §9 Abs. 1, 2 Satz 1, 4 oder 5, Abs. 3 bis 5,
 - 9a. das Verhalten bei der Einfahrt in einen Kreisverkehr oder im Kreisverkehr nach §9a,
10. das Einfahren oder Anfahren nach §10,
11. das Verhalten bei besonderen Verkehrslagen nach § 11 Abs. 1 oder 2,
12. das Halten oder Parken nach §12 Abs. 1,1 a, 3, 3a Satz 1, Abs. 3b Satz 1, Abs. 4 Satz 1, 2 zweiter Halbsatz, Satz 3 oder 5 oder Abs. 4a bis 6,
13. Parkuhren, Parkscheine oder Parkscheiben nach § 13 Abs. 1 oder 2,
14. die Sorgfaltspflichten beim Ein- oder Aussteigen nach § 14,
15. das Liegenbleiben von Fahrzeugen nach §15, 15a. das Abschleppen nach § 15a,
16. die Abgabe von Warnzeichen nach §16,
17. die Beleuchtung und das Stehenlassen unbeleuchteter Fahrzeuge nach §17,
18. die Benutzung von Autobahnen und Kraftfahrstraßen nach §18 Abs. 1 bis 3, Abs. 5 Satz 2 oder Abs. 6 bis 10,
19. das Verhalten
 - a) an Bahnübergängen nach §19 oder
 - b) an und vor Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulbussen nach § 20,
20. die Personenbeförderung nach §21 Abs. 1,1a, Abs. 2 oder 3,
- 20a. das Anlegen von Sicherheitsgurten nach §21 a Abs. 1 Satz 1 oder das Tragen von Schutzhelmen nach §21 a Abs. 2,
21. die Ladung nach §22,
22. sonstige Pflichten des Fahrzeugführers nach §23,
23. das Fahren mit Krankenfahrstühlen oder anderen als in §24 Abs. 1 genannten Rollstühlen nach §24 Abs. 2,
24. das Verhalten
 - a) als Fußgänger nach §25 Abs. 1 bis 4,
 - b) an Fußgängerüberwegen nach §26 oder
 - c) auf Brücken nach §27 Abs. 6,

25. den Umweltschutz nach § 30 Abs. 1 oder 2 oder das Sonntagsfahrverbot nach § 30 Abs. 3 Satz 1 oder 2 Nr. 4 Satz 2,

26. das Sporttreiben oder Spielen nach § 31,

27. das Bereiten, Beseitigen oder Kenntlichmachen von verkehrswidrigen Zuständen oder die wirksame Verkleidung gefährlicher Geräte nach §32,

28. Verkehrsbeeinträchtigungen nach §33 oder

29. das Verhalten nach einem Verkehrsunfall nach §34 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2, Nr. 5 Buchstabe a, b oder Nr. 6 Buchstabe b – sofern er in diesem letzten Fall zwar eine nach den Umständen angemessene Frist wartet, aber nicht Name und Anschrift am Unfallort hinterlässt – oder nach §34 Abs. 3, verstößt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Führer eines geschlossenen Verbandes entgegen §27 Abs. 5 nicht dafür sorgt, dass die für geschlossene Verbände geltenden Vorschriften befolgt werden,

1a. entgegen §27 Abs. 2 einen geschlossenen Verband unterbricht,

2. als Führer einer Kinder- oder Jugendgruppe entgegen §27 Abs. 1 Satz 4 diese nicht den Gehweg benutzen lässt,

3. als Tierhalter oder sonst für die Tiere Verantwortlicher einer Vorschrift nach §28 Abs. 1 oder Abs. 2 Satz 2 zuwiderhandelt,

4. als Reiter, Führer von Pferden, Treiber oder Führer von Vieh entgegen §28 Abs. 2 einer für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregel oder Anordnung zuwiderhandelt,

5. als Kraftfahrzeugführer entgegen §29 Abs. 1 an einem Rennen teilnimmt,

6. entgegen §29 Abs. 2 Satz 1 eine Veranstaltung durchführt oder als Veranstalter entgegen §29 Abs. 2 Satz 3 nicht dafür sorgt, dass die in Betracht kommenden Verkehrsvorschriften oder Auflagen befolgt werden oder

7. entgegen § 29 Abs. 3 ein dort genanntes Fahrzeug oder einen Zug führt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des §24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen §36 Abs. 1 bis 4 ein Zeichen oder eine Weisung oder entgegen Abs. 5 Satz 4 ein Haltgebot oder eine Anweisung eines Polizeibeamten nicht befolgt,

2. einer Vorschrift des §37 über das Verhalten an Wechsellichtzeichen, Dauer lichtzeichen oder beim Rechtsabbiegen mit Grünpfeil zuwiderhandelt,

3. entgegen §38 Abs. 1, Abs. 2 oder 3 Satz 3 blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn oder allein oder gelbes Blinklicht verwendet oder entgegen §38 Abs. 1 Satz 2 nicht sofort freie Bahn schafft,

4. entgegen §41 eine durch ein Vorschriftzeichen gegebene Anordnung nicht befolgt,

5. entgegen §42 eine durch die Zusatzschilder zu den Zeichen 306, 314, 315 oder durch die Zeichen 315, 325 oder 340 gegebene Anordnung nicht befolgt,

6. entgegen §43 Abs. 2 und 3 Nr. 2 durch Absperrgeräte abgesperrte Straßenflächen befährt oder

7. einer den Verkehr verbietenden oder beschränkenden Anordnung, die nach §45 Abs. 4 zweiter Halbsatz bekanntgegeben worden ist, zuwiderhandelt.

(4) Ordnungswidrig im Sinne des §24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt schließlich, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. dem Verbot des §35 Abs. 6 Satz 1, 2 oder 3 über die Reinigung von Gehwegen zuwiderhandelt,

1 a. entgegen §35 Abs. 6 Satz 4 keine auffällige Warnkleidung trägt,

2. entgegen §35 Abs. 8 Sonderrechte ausübt, ohne die öffentliche Sicherheit und Ordnung gebührend zu berücksichtigen,

3. entgegen §45 Abs. 6 mit Arbeiten beginnt, ohne zuvor Anordnungen eingeholt zu haben, diese Anordnungen nicht befolgt oder Lichtzeichenanlagen nicht bedient,

4. entgegen §46 Abs. 3 Satz 1 eine vollziehbare Auflage der Ausnahmegenehmigung oder Erlaubnis nicht befolgt,

5. entgegen §46 Abs. 3 Satz 3 die Bescheide nicht mitführt oder auf Verlangen nicht aushändigt,

6. entgegen §48 einer Vorladung zum Verkehrsunterricht nicht folgt oder

7. entgegen §50 auf der Insel Helgoland ein Kraftfahrzeug führt oder mit einem Fahrrad fährt.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

§ 50 Sonderregelung für die Insel Helgoland

1. Übersetzen Sie folgende Texte mit Hilfe des Wörterbuches!

Auf der Insel Helgoland sind der Verkehr mit Kraftfahrzeugen und das Radfahren verboten.

§ 51 Besondere Kostenregelung

Die Kosten des Zeichens 386 trägt abweichend von § 5b Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes derjenige, der die Aufstellung dieses Zeichens beantragt.

§ 52 Entgelt für die Benutzung tatsächlich-öffentlicher Verkehrsflächen

Diese Verordnung steht der Erhebung von Entgelten für die Benutzung von Verkehrsflächen, an denen kein Gemeingebrauch besteht, auf Grund anderer als straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen nicht entgegen.

§ 53 Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. März 1971 in Kraft.

(2) Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S.1179) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. März 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 271, 327) mit den Änderungen der Verordnung vom 25. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 780), vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485), vom 29. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. 1961 I S. 8) und vom 30. April 1964 (Bundesgesetzblatt I S. 305) tritt mit dem gleichen Tage außer Kraft.

(3) Das Zeichen 226 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38) in der Fassung der Verordnung vom 28. April 1982 (BGBl. I S. 564) hat bis zum 31. Dezember 1995 die Bedeutung des Zeichens 224 in der Fassung der vorstehenden Verordnung.

(4) Die Zeichen 274, 278, 307, 314, 380, 385 und die bisherigen Absperrschranken mit schrägen Schraffen behalten die Bedeutung, die sie nach der vor dem 1. Oktober 1988 geltenden Fassung dieser Verordnung hatten, bis längstens zum 31. Dezember 1998. Bis längstens 31. Dezember 1998 können Fußgängerbereiche (Zeichen 242/243) auch weiterhin mit Zeichen 241 gekennzeichnet werden. Bild 291 behält die Bedeutung, die es nach der vor dem 1. Oktober 1988 geltenden Fassung dieser Verordnung hatte, bis längstens zum 30. April 1989.

(5) Das Zusatzschild mit der Aufschrift «bei Nässe» darf bis zum 31. Dezember 1988 verwendet werden.

(6) Schutzhelme, die nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, dürfen nach dem 1. Januar 1990 nicht mehr verwendet werden.

(7) Die bisherigen Zeichen 290 und 292 behalten die Bedeutung, die sie nach der vor dem 1. Januar 1990 geltenden Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung hatten, bis längstens zum 31. Dezember 1999.

(8) Die bisherigen Zeichen 448 und 450 (300-m-Bake) bei Autobahnausfahrten dürfen bis zum 31. Dezember 1995 verwendet werden.

(9) Verkehrszeichen in der Gestaltung nach der bis zum 1. Juli 1992 geltenden Fassung dieser Verordnung behalten auch danach ihre Gültigkeit. Ab dem 1. Juli 1992 dürfen jedoch nur noch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen mit den neuen Symbolen angeordnet und aufgestellt werden.

(10) Die Kennzeichnung des Anfangs, des Verlaufs und des Endes einer Verbotsstrecke durch Zusatzschilder (§ 41 Abs. 2 Nr. 8 Buchstabe c Satz 3 in der bis 30. Juni 1992 geltenden Fassung) bleibt bis 30. Juni 1994 wirksam.

(11) Die Kennzeichnung des Anfangs, des Verlaufs und des Endes einer Strecke, auf der das Parken durch die Zeichen 314 oder 315 (§42 Abs. 4) erlaubt ist, durch Zusatzschilder bleibt bis 30. Juni 1994 wirksam.

(12) Rote und gelbe Pfeile in Lichtzeichenanlagen gemäß §37 Abs. 2 Nr. 1 in der bis zum 30. Juni 1992 geltenden Fassung bleiben bis zum 31. Dezember 2005 gültig.

(13) Die bisherigen Zeichen 229 behalten die Bedeutung, die sie nach der vor dem 1. März 1994 geltenden Fassung der Straßenverkehrs-Ordnung hatten, bis längstens 31. Dezember 1994.

(14) Die bisherigen Zeichen 368, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Streichung des Zeichens 368 bereits angeordnet und aufgestellt worden sind, behalten bis zum 31. Dezember 2002 ihre Gültigkeit.

(15) Autohofhinweistafeln, die auf Grund der Verkehrsblattverlautbarung vom 24. Oktober 1994 (VkBl. 1994, S. 699) vor Inkrafttreten des Zeichens 448.1 angeordnet und auf gestellt worden sind, behalten bis zum 31. Dezember 2005 ihre Gültigkeit.

(16) Zusatzschilder, die bislang Anwohner mit besonderem Parkausweis vom eingeschränkten Haltverbot nach Zeichen 286 oder einem Haltverbot für die Zone nach Zeichen 290 ausgenommen haben, und Zusatzschilder zu den Zeichen 314 oder 315, die die Erlaubnis zum Parken bislang auf Anwohner beschränkt haben, sowie der mit Verkehrsblattverlautbarung vom 6. Januar 1998 (VkBl. 1998 S. 99) bekannt gegebene Parkausweis für Anwohner behalten bis zum 31. Dezember 2003 ihre Gültigkeit.

2. Vereinfachen und verkürzen Sie Ihre russische Übersetzung ohne den Sinn zu verändern. Übersetzen Sie diesen kurzen russischen Text wiederum ins Deutsche ohne Wörterbuch!

4. Testfragen zur Lektion 6

A. Theoretische Fragen

Die 1. Frage: Wer darf die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken?

1. die Fahrer
2. die Straßenverkehrsbehörden
3. die Politiker

Die 2. Frage: Können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßenstrecken in Bade- und heilklimatischen Kurorten beschränken?

1. Ja
2. Nein

Die 3. Frage: Wie kann die Geschwindigkeit in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen beschränkt werden?

1. weniger als 10 km/h
2. weniger als 30 km/h
3. weniger als 50 km/h

Die 4. Frage:

Wozu ist der Fahrer, der Verkehrsvorschriften nicht beachtet, verpflichtet?

1. die Stadtrassen sauber zu machen
2. nie mehr mit dem Auto zu fahren
3. an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen

Die 5. Frage: Was ist auf der Insel Helgoland verboten?

1. der Verkehr mit Kraftfahrzeugen und das Radfahren
2. die Geschwindigkeit mehr als 30 Stundenkilometer
3. die Straßen am Tage zu überqueren

Die 6. Frage: Steht diese Verordnung der Erhebung von Entgelten für die Benutzung von Verkehrsflächen, an denen kein Gemeingebrauch besteht, entgegen?

1. Ja
2. Nein

Die 7. Frage: Wann trat diese Verordnung in Kraft?

1. 1950
2. 1971
3. 1989

B. Praktische Fragen

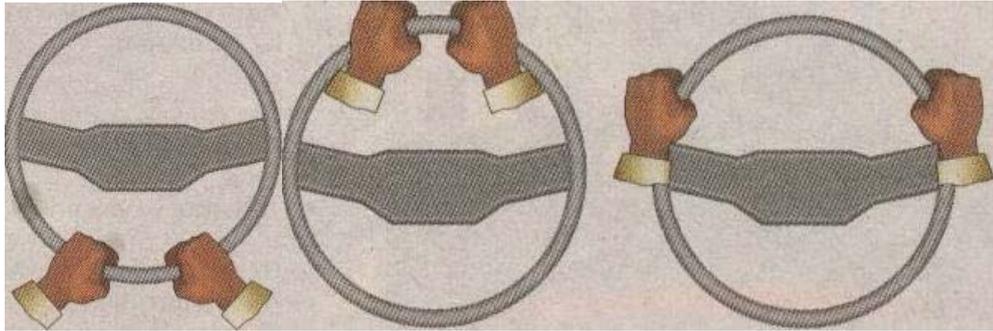
Die 1. Frage: Der Fahrer welches Autos verhält sich verkehrswidrig?

1. Nur A
2. Nur B
3. A und B
4. A und B folgen allen Verkehrsregeln



Die 2. Frage: Wie ist es richtig?

1. Das 1. Bild
2. Das 2. Bild
3. Das 3. Bild



Die 3. Frage: In welchem Fall müssen Sie mit der Geschwindigkeit 40 Stundenkilometer fahren?

1. In allen Fällen
2. Nur im Fall, wenn Autobahnbelag feucht ist



Die 4. Frage: Der Fahrer ist gezwungen hier stehenzubleiben. Verletzt er dabei die Verkehrsregeln?

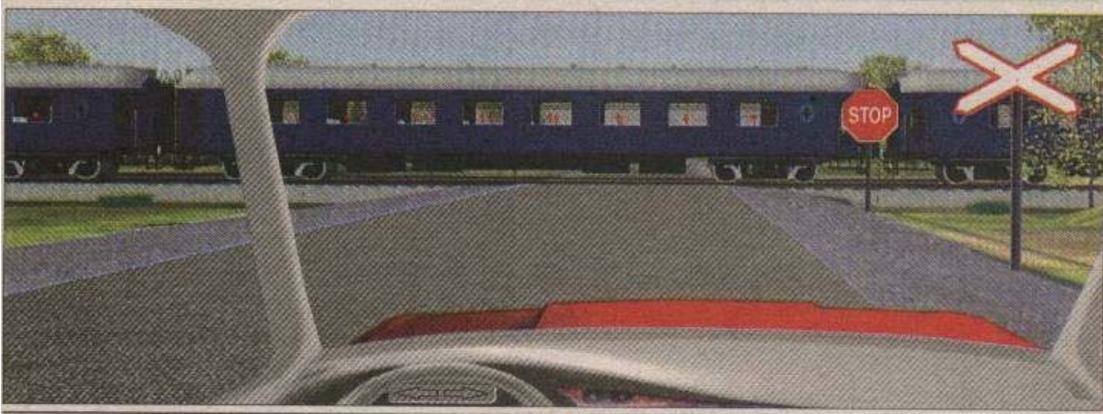
1. Ja
2. Ja, wenn er kein Warnzeichen ausstellt
3. Nein



Die 5. Frage: Wo muss man in dieser Situation stehenbleiben?

1. Beim Verkehrszeichen «Stop»

2. Beim Verkehrszeichen «Eingleisige Eisenbahn»
3. In 5 Meter vom ersten Gleis
4. Wo man will



Die 6. Frage: Der Polizist signalisiert Ihnen zu stoppen. Sollen Sie hier stoppen?

1. Ja
2. Ja, aber nur auf dem Fussweg
3. Nein



Die 7. Frage: In welchem Fall darf man die Kreuzung überqueren, wenn es vorne einen Stau ist?

1. Nur wenn Sie abbiegen möchten
2. In jedem Fall



ZUSATZLEKTÜRE

Text 1. Die integrale Sicherheit

Kraftfahrzeuge weisen bereits heute ein hohes Maß an Sicherheit für Insassen und für äußere Verkehrsteilnehmer (z.B. Fußgänger und Radfahrer) auf; eine weitere Verbesserung stellt die Automobilindustrie vor große Herausforderungen, die nur durch eine Ausweitung der Zielsetzung und eine enge Zusammenarbeit zwischen Herstellern, Zulieferern und Entwicklungsdienstleistern einer gemeinsamen Lösung zugeführt werden können.

Während sich die passive Sicherheit mit unfallfolgenmindernden Maßnahmen zur Begrenzung der Unfallfolgen befasst, bezieht sich die aktive Sicherheit auf die Vermeidung der Unfälle und die Herabsetzung deren Häufigkeit. Die integrale Sicherheit verknüpft nun beide Bereiche mit dem Ziel, das Schutzpotenzial aller Verkehrsteilnehmer weiterhin zu steigern. Dabei werden der gesamte Unfallablauf von der Unfallentstehung über die Kollision bis zum Rettungswesen ganzheitlich betrachtet und Schutzmaßnahmen entwickelt, erprobt und in den Fahrzeugen serienmäßig eingesetzt. Dabei zielen die Bestrebungen der Sicherheitsingenieure darauf ab, Gefahrensituationen während des normalen Fahrzustandes frühzeitig zu erkennen, zu interpretieren und folgerichtig Maßnahmen zur Unfallvermeidung und zur Minimierung der Unfallfolgen einzuleiten.

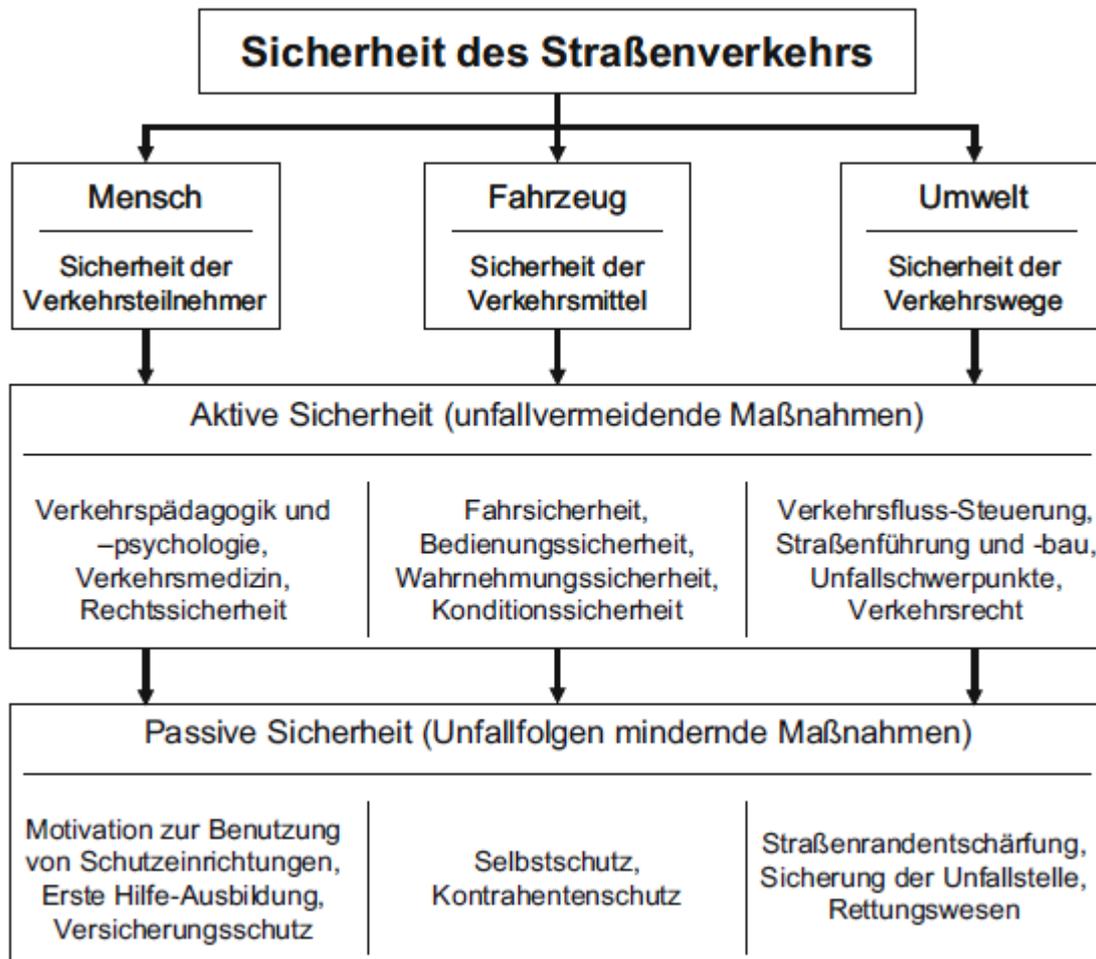
Assistenzsysteme, konditionierbare und reversible Insassenschutz-Systeme oder automatische Notruf-Systeme, auf die im Folgenden näher einzugehen sein wird, sind bei vielen Automobilherstellern bereits Stand der Technik und stehen dem Benutzer neuerer Fahrzeuge zur Verfügung. Einzeln betrachtet verbessern diese Systeme zweifellos das Unfallvermeidungspotenzial.

Durch die Nutzung der mit Hilfe der Assistenzsysteme gewonnenen Informationen und Daten lassen sich, sofern eine Kollision unvermeidbar erscheint, Insassenschutz-Systeme frühzeitig ansteuern, sodass sich die Unfallfolgen reduzieren lassen, zumindest aber die Unfallschwere herabgesetzt werden kann und damit zu einer Verbesserung der Fahrzeugsicherheit führen. Diese Verknüpfung von aktiver und passiver Sicherheit charakterisiert die «integrale Sicherheit».

Text 2. Die Fahrzeug-Sicherheit als Teilgebiet der Straßenverkehrssicherheit

Der Verkehr umfasst gleichermaßen die am Verkehr teilnehmenden Menschen – unabhängig davon, in welcher Eigenschaft (Fahrer, Passagier, Fußgänger) sie dabei in Erscheinung treten – sowie die Fahrzeuge und den Verkehrsraum. Die Verkehrssicherheit ist dementsprechend ausgerichtet auf die Verkehrsteilnehmer, die Verkehrsmittel und die Verkehrswege.

Die Sicherheit des Straßenverkehrs zielt dabei auf den Menschen, das Fahrzeug und die Umwelt ab (Abb. 1).



Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit werden unterschieden in

- unfallvermeidende Maßnahmen zur Herabsetzung der Unfallhäufigkeit und
- unfallfolgenmindernde Maßnahmen zur Begrenzung des zu erwartenden Schadens.

Die unfallvermeidenden Maßnahmen werden dem Bereich der aktiven Sicherheit und die Unfallfolgen mindernden Maßnahmen dem Bereich der passiven Sicherheit zugeordnet.

Sie lassen sich, wie in Abb. 1 anhand einiger Beispiele dargestellt ist, in Maßnahmen unterteilen, die den Menschen, das Fahrzeug und die Umwelt hinsichtlich der Unfallprophylaxe bzw. der Unfallfolgenminderung beeinflussen. Obwohl die im englischen Sprachgebrauch übliche Bezeichnung primäre (primary) bzw. sekundäre (secondary) Sicherheit dem Sinn nach eine treffendere Bedeutung aufweist – da es gilt, zunächst Unfälle zu vermeiden und, sollten sie dennoch eintreten, erst in zweiter Linie die Folgen zu mindern –, werden diese, aufgrund der Eingeführtheit der Begriffe «aktive» und «passive» Sicherheit, auch im Folgenden weiterverwendet.

Zur Klärung der Frage, wie sich die zeitliche Entwicklung der beiden Sicherheitsbereiche (aktive und passive Sicherheit) in der Vergangenheit

gestaltet hat, sind die üblichen Sicherheitskennzahlen, wie Getötete oder Verletzte pro zugelassenem oder verunfalltem Fahrzeug oder pro Kilometer-Anzahl, wenig aussagefähig. So ist zum Einen der Zusammenhang zwischen Unfallzahlen und Fahrzeugbestand hochgradig nicht-linear und zeigt von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland abhängige Phasen: Die Restaurationsphase (etwa bis 1961) ist gekennzeichnet durch einen rasanten Anstieg der Unfallentwicklung in Abhängigkeit von der Anzahl zugelassener Kraftfahrzeuge, während der Anstieg in der Restitutionsphase (bis 1988) deutlich flacher verläuft. Ab Ende der 1980er Jahre stellt sich eine Stagnation ein, d. h. die Anzahl der Unfälle bleibt trotz zunehmendem Fahrzeugbestand weitgehend konstant. Diese Invarianzphase setzt sich nach der Vereinigung der beiden Teile Deutschlands auf einem deutlich höheren Niveau fort und wird zur Jahrtausend-Wende abgelöst durch die Degressionsphase. Sie ist charakterisiert durch abnehmende Unfallzahlen bei weiterhin steigendem Fahrzeugbestand; wobei zu berücksichtigen ist, dass seit 2008 im Fahrzeugbestand die vorübergehend stillgelegten Kraftfahrzeuge nicht mehr enthalten sind.

In derartigen Darstellungen lassen sich allerdings die durchaus unterschiedlichen Sicherheitsfortschritte in den einzelnen Bereichen nicht voneinander trennen. Zum Anderen fehlen bei der Quotientenbildung von Verletzten und Verkehrs – oder Unfallzahlen Hinweise auf absolute Zahlen. Und schließlich sind die Aussagen allein auf getötete Verkehrsteilnehmer ausgerichtet zu unscharf, da sie nicht die Verletzungsfolgen in ihrer Gesamtheit berücksichtigen. Letzteres gilt insbesondere unter Berücksichtigung des Umstandes, dass sich in einem Beobachtungszeitraum von etwa 60 Jahren der Anteil an den volkswirtschaftlichen Verletzungsfolgekosten für tödlich Verletzte bei ungefähr 18%, hingegen für Schwerverletzte bei ca. 52% und für Leichtverletzte bei 30% eingependelt hat.

Zur getrennten Darstellung werden zunächst, als Indikator für die aktive Sicherheit, die zugelassenen auf die in Unfälle verwickelten Kraftfahrzeuge bezogen. Damit steigt das Maß der aktiven Sicherheit, ausgedrückt durch den Quotient aus Kraftfahrzeug-Bestand und Anzahl der Unfall-Fahrzeuge, mit sinkender Anzahl der Unfall-Fahrzeuge bei gleichem Bestand. Die aktive Sicherheit erhöht sich aber auch mit dem Bestand zugelassener Fahrzeuge bei gleicher Anzahl verunfallter Fahrzeuge. Das Kriterium für die passive Sicherheit ist durch den Quotient aus der Anzahl aller polizeilich gemeldeten Unfälle und den Verletzungsfolgekosten (aus Maßstabsgründen in Mio. €) definiert. Danach erhöht sich die passive Sicherheit mit abnehmenden Folgekosten für Getötete und Verletzte bzw. mit der Zunahme der Unfälle ohne gleichzeitigen Kostenzuwachs.

Für die aktive Sicherheit kann für den Zeitraum von 1953 bis 2011 eine Verdreifachung und für die passive Sicherheit sogar eine Verachtfachung konstatiert werden. Den beiden Verläufen sind jeweils gesetzlich festgelegte Vorschriften im Bereich der aktiven und der passiven Sicherheit zeitlich zugeordnet. Wenn auch die einzelnen gesetzlichen Vorschriften und Regelungen –

mit Ausnahme der Bußgeldbewehrung für das Nicht-Anlegen von Sicherheitsgurten im August 1984 (vergl. Anstieg von 1983 bis 1985 in Abb. 1.4) – keine unmittelbaren, zeitlich eindeutig zuordenbaren Wirkungen zeigen, ist der Anstieg der beiden Kurven zweifellos auf die Gesamtwirkung ineinander greifender Einzelmaßnahmen zurückzuführen. Dabei handelte es sich um Maßnahmen

- im Straßenbau und durch der Gestaltung des Straßenraums (1),
- in der Verkehrsregelung (2),
- in der Verkehrserziehung und -aufklärung (3),
- in Form von Schutzeinrichtungen (4),
- in der Auslegung der Fahrzeuge (5) und
- im Rettungswesen (6).

Im Bereich der passiven Fahrzeugsicherheit werden die Handlungsprioritäten in erster Linie aus der Unfallforschung abgeleitet; sie setzt sich aus der Unfalldatenerhebung und -statistik, der Unfallrekonstruktion und der Unfallanalyse zusammen. Mit Hilfe der Kenntnisse der Verletzungsentstehung aus dem Bereich der Biomechanik werden Sicherheitsmaßnahmen für Fahrzeuge entwickelt, ausgelegt und im Versuch erprobt. Tendenzielle Aussagen über die Wirkungsweise dieser Maßnahmen (z. B. Gurtsysteme, Airbags u. a.) lassen sich auch mit Hilfe der rechnerischen Simulation treffen, sodass beispielsweise durch einen Kostenverminderungsansatz anhand eines Verletzungsvorhersagemodells die jeweilige Sicherheitsmaßnahme bewertet werden kann.

Text 3. Unfallmechanik und -rekonstruktion

Die Rekonstruktion von Unfällen hat prinzipiell zum Ziel, den Ablauf eines Unfalles in seinen Einzelheiten zu erfassen, d. h. Unfallhergänge zu klären sowie Unfall- und Schadensursachen festzustellen und zu bewerten. Damit lassen sich die einzelnen Phasen des Unfallablaufes in ihrer räumlichen und zeitlichen Zuordnung ermitteln und beurteilen.

Für die Ausrichtung der Straßenverkehrssicherheit auf den Menschen, das Fahrzeug und die Umwelt ist aus der Sicht der beteiligten Disziplinen Technik, Medizin und Psychologie in den einzelnen Unfallphasen Einleitung (PreCrash), Kollision (InCrash) und Folgen (PostCrash) die gesamte Kausal- und Wirkkette eines Unfalles nachzuvollziehen; gegenseitige Abhängigkeiten und Beeinflussungen sind aufzuzeigen. Unabhängig von der spezifischen Fragestellung muss zunächst der kinematische

Ablauf des Unfalls ganz oder teilweise ermittelt werden. Dazu gehören Angaben über

- Zeiten (z. B. Reaktionszeit),
- Geschwindigkeiten (z.B. Annäherungs-, Kollisions- und Auslaufgeschwindigkeit) und

- örtliche Gegebenheiten (z.B. Annäherungsrichtungen, Reaktionspunkt, Kollisionsstelle und Auslaufrichtung).

Diese Angaben interessieren entweder für sich allein oder in Verknüpfung, z. B. mit Hilfe des Weg/Zeit-Diagramms. Im forensischen Bereich sind darüber hinaus Fragestellungen von Bedeutung, wie

- die Höhe der Fahrgeschwindigkeit vor dem Unfall,
- die räumliche und zeitliche Vermeidbarkeit des Unfalls,
- die Auswirkung einer reduzierten (z.B. vorgeschriebenen) Geschwindigkeit hinsichtlich der Vermeidbarkeit des Unfalls und damit von Verletzungen und Beschädigungen,

- die mögliche Verletzungsreduzierung durch die Nutzung von Sicherheitseinrichtungen wie Anlegen des Gurtes oder durch Tragen von Schutzhelmen bei Motorradfahrern sowie

- die Sitzposition von Insassen zur Klärung der Frage, wer das Fahrzeug gefahren hat.

Und im sicherheitsspezifischen Bereich stellen sich Fragen nach

- der Unfallvermeidbarkeit,
- den Unfallursachen unter psychologischen und physiologischen Aspekten,

- den Bewegungen der Fahrzeuge und den Bewegungen der Insassen relativ zum Fahrzeug (Unfallmechanik),

- den Verletzungsursachen bzw. den verletzungsinduzierenden Fahrzeugteilen,

- dem Verhalten von Insassenschutz-System und deren Komponenten und schließlich

- der Verletzungsmechanik und dem Verletzungsmuster.

Die Fragestellungen im forensischen und im sicherheitstechnischen Bereich mögen durchaus unterschiedlich sein, für beide Bereiche laufen allerdings die Methoden und Verfahren zunächst parallel. Sie sollen nachfolgend in der gebotenen Kürze dargestellt werden.

Text 4. Rekonstruktion von Unfällen

Die Qualität der Unfallrekonstruktion und damit die Rechtssicherheit sowie die Aussagekraft von abgeleiteten Größen zum Unfallgeschehen hängen ganz entscheidend von der Qualität und vom Umfang der aufgenommenen Unfalldaten ab. Unmittelbar nach dem Unfall lassen sich Daten ermitteln, die retrospektiv entweder gar nicht oder nur unzulänglich beschafft werden können.

Im Rahmen der Unfallrekonstruktion kann man unterscheiden zwischen

- **messbaren Daten:**

Endlage der Beteiligten (Fahrzeug und Personen), Wurfweite von Fußgängern und Zweiradfahrern, Kollisionsstellen-Fixierung durch Spurenzeichnung (Bremsspuren)

und Ablagerungen auf der Fahrbahn, Reifenabriebspuren nach Art, Länge und Richtung, Bereifung (Zustand, Profiltiefe), Radstand und Spurweiten, statische Lastverhältnisse und außergewöhnliche Beladungen (z. B. Dachgepäckträger), Schwerpunkthöhe, Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge oder Straßenrandbewachsung, Verkehrsregelungen (Ampelschaltung, -zeiten), Helligkeit (Tageszeit, Straßenbeleuchtung), Fahrbahnbeschaffenheit und -belag;

- **beschreibbaren Daten:**

Witterung, Zustand der Fahrbahn (trocken oder nass), Sichtverhältnisse (beschlagene oder verschmutzte Scheiben), Beleuchtungszustand (Stand-, Abblend- oder Fernlicht eingeschaltet), Fahrzeugaufkommen, fahrdynamisch beeinflussende Zustände (eingelegter Gang, blockierende Räder), Beeinträchtigung des Fahrers/Lenkers durch mangelnde Sehfähigkeit, Alkohol/Drogen, Krankheit oder andere Insassen, Anzahl der Insassen und deren Sitzposition, Insassenschutz-Systeme;

- **experimentell oder rechnerisch ermittelbaren Daten:**

Reaktionszeit der Beteiligten, Fahrgeschwindigkeit von Zweiradfahrern, Gehgeschwindigkeit von Fußgängern, Schwellzeit der Bremse, Bremskraftverteilung, Reifenkennfeld, Reibwerte, Beschleunigungs- und Verzögerungswerte, Massen und Massenträgheitsmomente, dynamische Lastverhältnisse bei Kollision und Auslauf, Kippverhalten, Sichtweite für den Fahrer/Lenker.

Die Anwendung der Unfallrekonstruktion bis hin zu quantitativen Ergebnissen erfordert neben der Verfügbarkeit der spezifischen Unfalldaten die Verfügbarkeit von Grundlagendaten, auf die zurückgegriffen werden kann und muss. Diese Grundlagendaten waren und sind auch heute noch Gegenstand der Forschung.

Bei der Unfallrekonstruktion lassen sich prinzipiell zwei Methoden unterscheiden: die experimentelle und die rechnerische Simulation. Bei der rechnerischen Rekonstruktion sind drei unterschiedliche Verfahren anwendbar, nämlich die kinematische Analyse, die Stoßrechnung und die Kraftrechnung.

Die kinematischen Betrachtungen (Anfahr- und Bremsvorgänge, Weg/Zeit-Diagramm) können in einfachen Fällen, bei denen es auf die eigentliche Stoßphase nicht ankommt, ausreichen.

Die Stoßrechnung basiert auf drei Erhaltungssätzen: dem Impuls-, dem Drehimpuls und dem Energieerhaltungssatz. Dabei wird angenommen, dass der Impuls ebenso wie die Energie vor und nach der In-Crash-Phase gleich ist und dass die Stoßdauer unendlich kurz sei. Anhand des Kollisionpunktes, der Auslaufbewegung (über Spurenzeichnung), der Endlagen sowie der Deformationen der Fahrzeuge werden Auslaufimpuls und Deformationsenergie bestimmt. Hieraus können dann unter bestimmten Annahmen die Einlaufimpulse und damit die Kollisionsgeschwindigkeiten der Beteiligten errechnet werden.

Da von der Auslaufbewegung auf die Einlaufgeschwindigkeit geschlossen wird, nennt man diese Vorgehensweise die Rückwärtsrechnung.

Bei der Kraftrechnung wird die Einlaufgeschwindigkeit der Fahrzeuge im Bereich der wahrscheinlichen Lösung angenommen. Über Bewegungsgleichun-

gen werden in kleinen zeitlichen Schritten alle auftretenden Kräfte und hieraus die Bewegung der Fahrzeuge errechnet.

Notwendig hierzu ist vor allem die möglichst genaue Kenntnis des Deformationsverhaltens der beteiligten Fahrzeuge. Da hierbei von der Einlaufgeschwindigkeit ausgehend der Bewegungsablauf der Fahrzeuge errechnet wird, bezeichnet man diese Vorgehensweise als Vorwärtsrechnung. Dieses Verfahren gewann mit der Rechneranwendung erheblich an Bedeutung. Die Rechnung lässt sich mit veränderten Anfangsbedingungen so lange wiederholen, bis die errechneten Ergebnisse mit den bei der Unfalldatenerhebung festgestellten Endlagen, Spurenverläufen sowie den Beschädigungsbildern an den Fahrzeugen ausreichend genau übereinstimmen.

Text 5. Unfallart

In der Bundesstatistik sind Unfälle nach ihrer Beteiligung am Straßenverkehr unterteilt.

Diese Unterteilung wird dort als erforderlich angesehen, um der Verschiedenartigkeit der einzelnen Verkehrsteilnehmer in Bezug auf ihre Kollisionseigenschaften gerecht zu werden.

Da sich aber bei der Betrachtung einzelner Unfälle Ähnlichkeiten zeigen, soll diese historisch gewachsene, hier aber unzweckmäßige Unterteilung aus Gründen einer Vereinfachung in der Behandlung und mit dem Ziel einer besseren Übersichtlichkeit zugunsten einer ausreichend genauen Unfallarten-Unterteilung zusammengefasst und nachfolgend angewandt werden: Die Unfallarten, die der Unterscheidung der Unfallbeteiligten nach ihrer Teilnahme am Straßenverkehr dienen, umfassen somit

- Nutzfahrzeug-Unfälle (NFZ):
 - Liefer- und Lastkraftwagen, Sattelschlepper, landwirtschaftliche und andere Zugmaschinen,
 - LKW mit Spezialaufbauten, Kraftomnibusse und O-Busse sowie Straßenbahnen,
- Personenkraftwagen-Unfälle (PKW):
 - Personenkraftwagen, Kombis und Kabrioletts,
- Unfälle mit motorisierten Zweirädern (MZ):
 - Motorräder, Mofas und Mopeds,
- Unfälle mit Fahrrädern (FR),
- Unfälle mit Fußgängern (FG) sowie
- Allein-Unfälle (Hindernis).

Damit lassen sich unter einer Unfallart all jene Unfälle zusammenfassen, bei denen zumindest ein Betroffener einer bestimmten Straßenverkehrsbeteiligung zugeordnet werden kann. So setzt sich die Unfallart PKW aus Unfällen zusammen, die sich zwischen Personenkraftwagen ereignen, und zwischen

Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen, motorisierten Zweirädern, Fahrrädern, Fußgängern und Hindernissen stattfinden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei der Unfallart NFZ die Kollisionen zwischen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen mit der gleichen Ausprägung an Häufigkeiten und der Unfallfolgen auftreten wie bei der Unfallart PKW; das gleiche gilt für die PKW/MZ-Unfälle, die sowohl bei der Unfallart PKW als auch bei MZ vertreten sind, sodass bei der Betrachtung der Unfallarten Mehrfachzählungen auftreten.

Durch die Summation der zu beklagenden verletzten Personen und der Zuordnung der jeweiligen Verletzungsfolgekosten lassen sich jeder Unfallart Kosten zuweisen. Trotz der dabei auftretenden Mehrfachzählungen gestatten die prozentualen Anteile Aussagen zur Signifikanz der einzelnen Unfallarten: Den mit Abstand größten Anteil nimmt, aufgrund der hohen Verkehrsbeteiligung und der damit verbundenen hohen Kollisionswahrscheinlichkeit, die Unfallart PKW mit etwa 76% ein, gefolgt von den Unfällen, die an Hindernissen stattfinden; diese sind mit knapp 29% an den entstehenden Verletzungsfolgekosten beteiligt. Etwa gleiche Anteile mit etwa 20% weisen die Unfallarten auf, die auf motorisierte Zweiräder und Fahrräder ausgerichtet sind. Die Unfallart NFZ ist immerhin noch mit ungefähr 16% der Verletzungsfolgekosten vertreten.

Den letzten Platz in der Rangreihe nehmen mit etwa 12% die Unfälle mit Fußgänger ein. Die Gesamtsumme der Prozentangaben ergibt wegen der Mehrfachzählung mehr als 100%.

Text 6. Unfallforschung

Abbiegeunfall: Ein Abbiegeunfall liegt dann vor, wenn der «Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde».

Einbiegen-/Kreuzen-Unfall: Ein derartiger Unfall liegt vor, wenn der auslösende Konflikt auf eine kritische Situation «zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten» zurückgeführt werden kann.

Überschreitenunfall: Im Gegensatz zu den sonst genannten Unfalltypen sind beim Überschreitenunfall die Kollisionskontrahenten konkreter gefasst: Ein derartiger Unfalltyp liegt nämlich dann vor, wenn ein «Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überquerenden Fußgänger und einem Fahrzeug» auftritt; der Unfall wird allerdings auch diesem Unfalltyp zugeordnet, wenn es zu keiner Kollision zwischen unfallauslösendem Fußgänger und Fahrzeug kommt.

Unfall durch ruhenden Verkehr: Diesem Unfalltyp werden all jene Unfälle zugerechnet, bei denen der Konflikt zwischen einem «Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn haltenden oder parkenden Fahrzeug», allerdings ohne verkehrsbedingtes Warten, aufgetreten ist.

Unfall im Längsverkehr: Ein Unfall im Längsverkehr liegt dann vor, «wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst wurde, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten». Hierzu zählen

also auch Unfälle, bei denen sich ein Fußgänger in Längsrichtung der Fahrbahn bewegt; sie werden nicht den Überschreitenunfällen zugerechnet.

Sonstiger Unfall: «Hierzu zählen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind».

Bei den innerorts stattfindenden Unfällen zeigen hinsichtlich der Verletzungsfolgekosten erwartungsgemäß die Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle eine ausgeprägte Dominanz, während bei Unfällen außerorts die Fahrunfälle und die Unfälle im Längsverkehr vorherrschen.

Anhand der Unfalltypen-Verteilungen kann außerdem verdeutlicht werden, dass es für eine Relevanzaussage nicht ausreicht, als Unterscheidungsmerkmal die Anzahl der Getöteten vergleichend darzustellen. Vielmehr müssen auch Schwer- und Leichtverletzte einbezogen und aus Nivellierungsgründen mit den jeweiligen Verletzungsfolgekosten beaufschlagt werden, um zu einer objektiven Risikoaussage zu gelangen. Allein schon der Vergleich der Teilsummen zeigt mit 1115 getöteten Verkehrsteilnehmern innerorts und 2894 Getöteten außerorts, aber annähernd gleichen Verletzungsfolgekosten (13,05 innerorts gegenüber 11,53 Mrd.€ außerorts), eine Überbewertung der Unfälle, die im Außerortsbereich stattfinden, wenn lediglich die Anzahl der tödlich Verletzten zugrunde gelegt wird. Aber auch bei der Verteilung der Unfalltypen – in Abb. 2.11 ist dies für innerorts stattfindende Unfälle gezeigt – ergeben sich je nach Unterscheidungskriterium zum Teil erheblich unterschiedliche Anteile: So sind innerorts 26,5% aller Getöteten bei Überschreitenunfällen zu beklagen, während lediglich 12,1% der Verletzungsfolgekosten diesem Unfalltyp zuzurechnen sind.

Im Gegensatz dazu weisen die beiden Unfalltypen Einbiegen-/Kreuzen-Unfall und Abbiegeunfall auf der Basis der Verletzungsfolgekosten mit zusammen 39,8% einen deutlich höheren Anteil auf als bei der Verteilung der Getöteten, der bei 26,4% liegt. Diese Verschiebungen konnten in diesem Ausmaß bei den Außerorts-Unfällen nicht beobachtet werden, weil hier die höhere Unfallschwere zu schwereren Verletzungen führte und damit eine geringere Schwankungsbreite beim Verhältnis zwischen der Anzahl der schwer und tödlich Verletzten aufwies; dieses Verhältnis liegt außerorts im Vergleich zu Unfällen im Innerortsbereich (durchschnittlich 11-fach außerorts gegenüber dem 33-fachen Wert innerorts) deutlich niedriger.

Ein denkbarer statistischer Zusammenhang zwischen Unfalltyp und Aufprallstelle, beispielsweise an Personenkraftwagen, ist zwar möglich, erscheint aber nicht angebracht, da die Konfliktsituation nicht zwangsläufig zur Kollision zwischen den Verkehrsteilnehmern führt. Die Relevanzbetrachtung der Unfalltypen kann allerdings als Entscheidungshilfe für Maßnahmen im Bereich der aktiven Sicherheit herangezogen werden, da sie mit der Beschreibung der Konfliktauslösung die Möglichkeit bietet, Maßnahmen im Bereich der Verkehrsumwelt zu initiieren und damit zu einer Entschärfung der Konfliktsituation beizutragen.

Daneben lassen sich Möglichkeiten für Maßnahmen am Fahrzeug erarbeiten mit dem Ziel, die Fahrzeugeigenschaften beim Zusammenwirken zwischen Fahrer und Fahrzeug positiv zu beeinflussen.

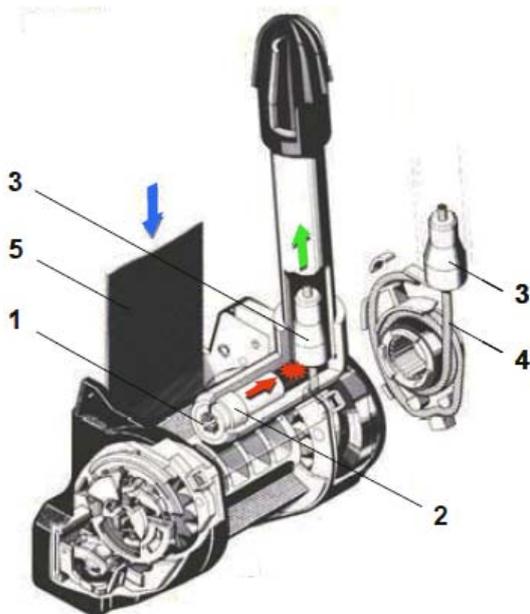
Text 7. Sicherheitsgurte

Bedeutung der Gurtanlage-Quote. Spätestens seit Einführung der Bußgeld-Bewehrung für das Nicht-Angurten im August 1984 gilt unbestritten, dass das Gurtsystem eine wesentliche Sicherheitsverbesserung brachte. Dies kann abgelesen werden anhand des sprunghaften Anstiegs der Gurtanlage-Quote in Pkw von etwa 65% vor Einführung auf mehr als 90% danach. Damit einher ging der Rückgang von 11.732 Getöteten im Jahr 1983 auf 8.400 im Jahr 1985; das entspricht einer Reduzierung der Unfallopfer von 28,4%. Im gleichen Zeitraum stieg infolge dessen die passive Sicherheit, gemessen am Sicherheitsindex PaSiX, sogar um 37,6%. Die Gurtanlage-Quote in Pkw liegt heute bei 89,4 % bei Fahrern und auf der Beifahrer-Seite bei 87,8%.

Komponenten und Funktionsweise des Sicherheitsgurts. Das Gurtsystem besteht zunächst aus einem Gurtband mit einer 6- bis 11%-igen Dehnung. Während das eine Ende des Gurtbandes am Fahrzeug, heute meist am Sitzrahmen befestigt ist, verläuft das andere Ende über den Umlenk-Beschlag (eventuell mit Höhenversteller) zum Retraktor (Automat) und ist dort auf der Gurtspule aufgewickelt. Bei Gurtbenutzung reicht das Gurtband vom Umlenk-Beschlag über die Schulter und die Brust des Insassen und liegt nach der Umlenkung an der Schlosszunge eng am Becken an, wobei die Schlosszunge mit dem Gurtschloss verriegelt ist. Um den Insassen eine größtmögliche Bewegungsfreiheit zu gestatten, wird das Gurtband beim Vorbeugen von der Gurtspule abgewickelt und beim Zurücklehnen mit Hilfe einer Wickelfeder wieder aufgespult. Die Gurtspule arretiert bereits bei leichteren Unfällen, wenn das Fahrzeug spürbar verzögert oder das Gurtband aufgrund einer raschen Vorverlagerung des Insassen mit einer höheren Geschwindigkeit von der Spule abgewickelt wird.

Automatikgurte liegen zwar relativ dicht am Körper an, jedoch aus Komfortgründen nicht so eng, wie dies bei einem Aufprall ideal wäre.

Die aus Komfortgründen geringe Federkraft der Aufroll-Automatik, die Gurtdehnung, der «Filmspulen»-Effekt und der Abstand durch Kleidung des Insassen addieren sich zu einer Gurtlose, aus der im Unfall bei plötzlicher Fahrzeugverzögerung eine größere Vorverlagerung resultiert, d.h., es würde wertvoller Weg «verschenkt» werden, an dem der Insasse nicht an der Fahrzeugverzögerung beteiligt ist. Gurtstraffer, die im Retraktor oder am Gurtschloss pyrotechnisch eine schlagartige Verkürzung des Gurtbandes bewirken, kompensieren diese Nachteile. Heute sind etwa 75% der Neuwagen mit Gurtstraffern ausgerüstet. Abb. 1 zeigt ein Beispiel eines pyrotechnischen Aufroller-Straffers, der elektrisch gezündet wird.



- 1: Vom Steuergerät bzw. vom Sensor
- 2: Zündpille und Treibsatz
- 3: Kolben im Zylinder
- 4: Drahtseil
- 5: Gurtband
- 6: Gurtschloss

Bild 1. Pyrotechnischer Gurtstraffer (hier im Aufroller) mit elektronischer Ansteuerung

Neuerdings werden reversible Gurtstraffer eingesetzt, die mit Hilfe einer PreCrash-Sensorik bei drohender Frontalkollision angesteuert werden. In zwei Dritteln aller Fälle kommt es nämlich in der PreCrash-Phase zu kritischen Situationen wie Schleuderbewegungen, Ausweichmanövern oder Notbremsungen. Diese Phase kann mehrere Sekunden andauern und wird zur Aktivierung des reversiblen Gurtstraffers und anderer Schutzmaßnahmen genutzt. Kriterien sind Signale der aktiven Sicherheit wie ABS, Bremsassistent, Fahrstabilitätsprogramm u. Ä.

Beim Erkennen einer kritischen Situation wird ein Elektromotor angesteuert und das Gurtband verkürzt. Kann der Unfall vermieden werden, kehrt das Gurtsystem in die Ausgangssituation zurück. Kommt es allerdings zur Kollision, so wird zusätzlich der pyrotechnische Gurtstraffer aktiviert, der mit einer deutlich höheren Straffkraft die Gurtlose kompensiert.

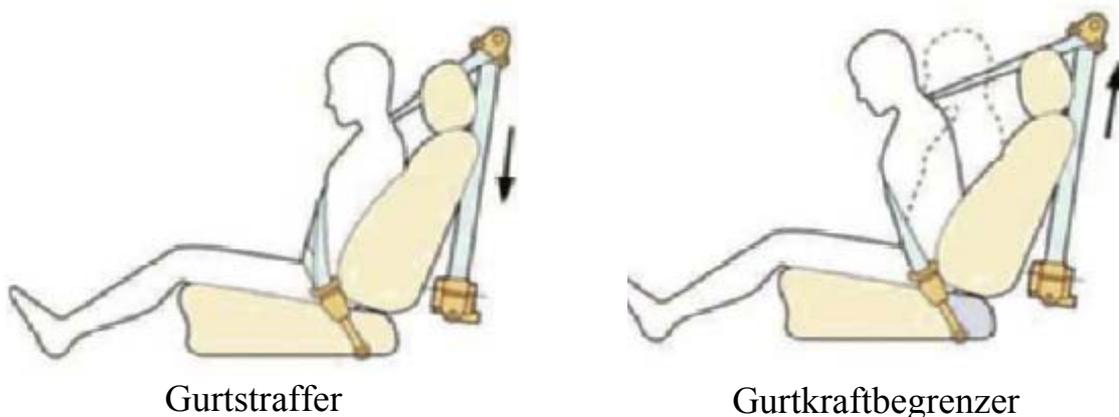


Bild 2. Wirkungsweise des Gurtstraffers (links) und des Kraftbegrenzers (rechts)

Während Gurtstraffer die vorhandene Gurtlose überwinden und eine frühzeitige Insassenverzögerung sicherstellen, vermeiden Kraftbegrenzer das Überschreiten biomechanischer Belastungen des Insassen (Bild 2). Dabei wird beim Auftreten einer kritischen Gurtband-Kraft, sie liegt zwischen 4 und 5 kN, das Gurtband sukzessive verlängert und gleichzeitig die Kraft reduziert. Die Verlängerung des Gurtbandes erfolgt durch Reißnähte im Gurtband, durch Deformationselemente oder durch einen Drehstab, dem heute am häufigsten verwendeten Funktionsprinzip.

Sensierung und Auslösekriterien. Bei Sicherheitsgurten ist hinsichtlich der Funktionalität zu unterscheiden zwischen der Arretierung des Gurtautomaten, der Auslösung des Gurtstraffers und der Kraftbegrenzung beim Überschreiten einer definierten Gurtbandkraft. Während die Arretierung der Gurtspule und die Kraftbegrenzung innerhalb des Gurtsystems erfolgt, wird die Gurtstraffung durch die Detektierung der Unfallschwere mit Hilfe von Sensoren erreicht. Die Sensoren befinden sich entweder im Bereich der Stoßfänger (so genannte Up-Front-Sensoren), im vorderen Bereich des Schwellers am Übergang zur B-Säule oder im Steuergerät auf dem Mitteltunnel.

Die Sensoren messen, unabhängig von der Örtlichkeit, die auf sie einwirkende Beschleunigung. Überschreitet diese einen bestimmten unfallrelevanten Wert, wird das Beschleunigungssignal im Steuergerät über die Zeit integriert; daraus ergibt sich eine Geschwindigkeitsänderung.

Sobald sie einen definierten Schwellwert – dieser liegt bei etwa 16 bis 19 km/h – überschreitet, wird der Straffer gezündet und bewirkt eine unverzügliche Verkürzung des Gurtbandes, die in Abhängigkeit von der aktuellen Belastung des Gurtbandes bis zu 120 mm betragen kann.

Text 8. Airbag-Systeme

Der Airbag als Sicherheitsbestandteil heutiger Automobile. Heutige Pkw sind zum Schutz der Insassen bei Frontalkollisionen zu etwa 90% fahrerseitig und zu ca. 70% auf der Beifahrerseite mit Airbags ausgestattet, während die Seiten-Airbags zum Schutz des Kopfes und des Thorax von Insassen bei Seitenkollisionen nur mit ungefähr 40 bis 50% vertreten sind. Weitere Schutzmaßnahmen wie Fuß- und Fond-Airbags befinden sich im Entwicklungsstadium, ihr Einsatz in der Serie ist umstritten und wird sich, wenn überhaupt, nur in Einzelfällen durchsetzen.

Airbags bieten den Insassen (Fahrer und Beifahrer) bei Frontalkollisionen als Ergänzung zum Gurtsystem einen größtmöglichen zusätzlichen Schutz; sie bewahren insbesondere bei angelegtem Sicherheitsgurt den oberen Torso und den Kopf vor einem Aufprall auf harte Innenraum-Teile und verhindern somit schwerwiegende Verletzungen der Frontpassagiere.

Bei Seitenkollisionen verhindern die Airbags den direkten Kontakt zwischen den stoßzugewandten Insassen und Innenraum-Teilen, wie Türverkleidung, B-

Säule und Dachrahmen, sowie den Aufprall auf die Motorhaube des stoßenden Fahrzeugs oder den Kontakt mit eindringenden Hindernissen.

Komponenten und Funktionsweise von Airbag-Systemen. Die Bauweise von Airbag-Systemen ist deutlich einfacher als die von Gurtsystemen, birgt jedoch aufgrund der hohen gespeicherten Energie neben der zweifellos vorhandenen Schutzwirkung ein nicht zu unterschätzendes Risikopotenzial, dem im Rahmen der Serien-Entwicklung und -Anpassung höchste Aufmerksamkeit gewidmet werden muss. Airbag-Systeme bestehen aus den Sensoreinheiten zur Detektierung der frontalen oder lateralen Unfallschwere, dem Zentral-Steuergerät und dem eigentlichen Airbag-Modul. Das Airbag-Modul umfasst das Gehäuse, den Generator mit Treibmittel, Anzünder und Filter und den gefalteten Luftsack. Für Fahrer und Beifahrer bei Frontalkollisionen ist das Airbag-Modul im Lenkrad bzw. in der Instrumententafel hinter einer Abdeckung untergebracht. Zum Schutz der Insassen bei Seitenkollisionen befindet sich das Modul im seitlichen Dachrahmen als Kopf-Airbag und in der Sitzlehne bzw. in der Türverkleidung als Thorax-Airbag. Sobald mit Hilfe eines Schwellwert-Vergleichs im Steuergerät ein Unfall bestimmter Schwere erkannt wird, gelangt ein Zündstrom an den Anzünder im Generator, der das Treibmittel entzündet.

Beim Abbrand des Treibmittels entsteht ein nicht-toxisches Gas, das den Luftsack innerhalb kürzester Zeit entfaltet, so dass der Insasse in das bereitgestellte Polster eintauchen kann (Bild 2). Der erforderliche Angleich der Relativgeschwindigkeit zwischen Fahrzeuginnenraum und Insassen erfolgt durch das Abströmen des Gases aus dem Luftsack über sorgfältig dimensionierte Ausströmöffnungen oder durch das luftdurchlässige Gewebe des Luftsacks.

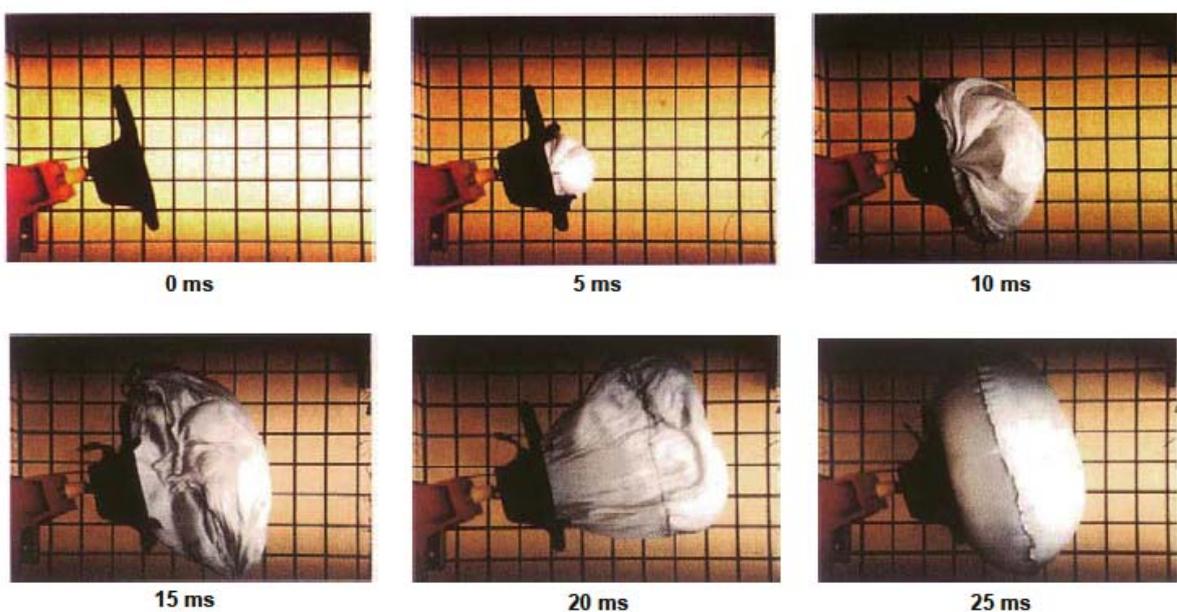


Bild 1. Entfaltungsvorgang des Fahrer-Airbags vom Zeitpunkt der Zündung bis zur vollständigen Ausbildung des Luftsacks

Sensierung und Auslösekriterien. Bei den Sensoren zur Aktivierung der verschiedenen Airbags sind zu unterscheiden einerseits diejenigen, die das Unfallereignis in frontaler oder in lateraler (seitlicher) Richtung detektieren, und andererseits die Sensoren zur Insassenerkennung. Während erstere üblicherweise auf dem Prinzip der Beschleunigungsmessung basieren und die Unfallschwere bewerten, werden die Systeme zur Insassenerkennung dazu verwendet, das Verletzungsrisiko der Insassen im Falle einer Airbag-Auslösung so gering wie möglich zu halten. Den Hintergrund bildet die USamerikanische Sicherheitsgesetzgebung, nach der ein geringes Risiko bei Airbag-Entfaltung (Low risk deployment) und/oder eine Airbag-Abschaltung (Suppression of airbags) bei OoP-(Out of Position-)Situationen oder bei Anwesenheit kindlicher Insassen gefordert wird.

Zur Detektierung von Frontalkollisionen sind im Frontbereich des Fahrzeugs Sensoren, so genannte Up Front-Sensoren, angebracht. Ihre Aufgabe besteht darin, eine Kollision zu einem möglichst frühen Zeitpunkt zu erkennen. Dabei wird das Ziel verfolgt, eine sicherheitstechnisch orientierte Abstufung verschiedener Crash-Szenarien zu erreichen, insbesondere aber die Schwere eines Unfalls zu detektieren. Das aufgenommene Signal wird digital an die Airbag-Elektronik im Steuergerät übertragen und über einen geeigneten Crash-Algorithmus bewertet. Damit wird erreicht, in Abhängigkeit von der Unfallschwere angepasste, so genannte adaptive Insassenschutz-Systeme, zeitgerecht und abgestuft zu aktivieren. Mit der Einführung der Seiten-Airbags wurden zusätzliche Sensoren erforderlich, um Seitenkollisionen rechtzeitig detektieren zu können. Sie befinden sich in exponierter Stelle, und zwar in der Tür- oder in der Seitenstruktur, da die zeitgerechte Erkennung einer drohenden Kollision sehr kurze Signallaufzeiten erfordert. Zur Unterscheidung der Front-Sensoren werden diese ausgelagerten Sensoren auch Seiten-Sensoren genannt.

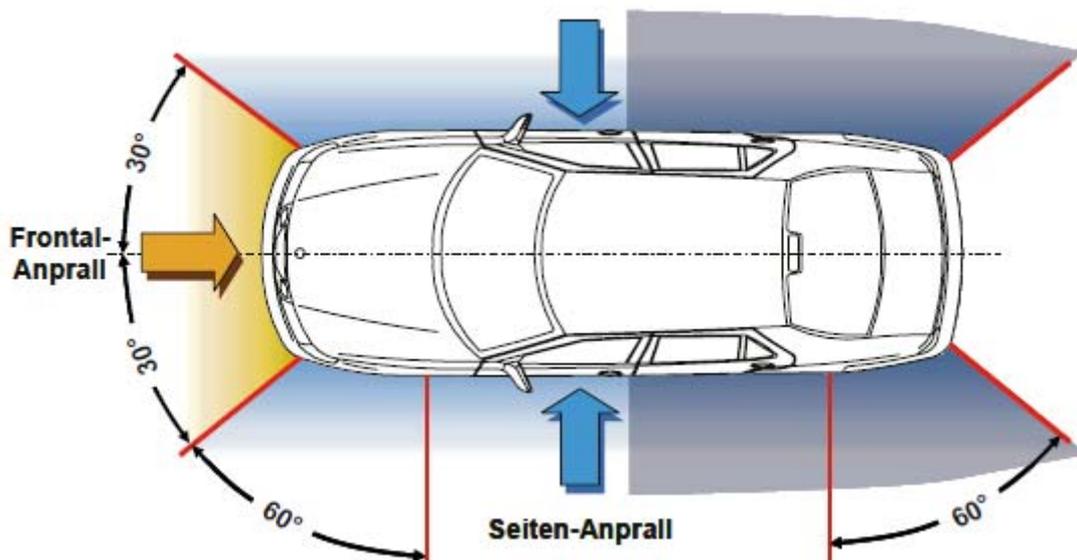


Bild 2. Kriterien zur Auslösung von Airbags

Bei den Kriterien zur Auslösung der Airbags sind Einflussfaktoren von Bedeutung, nach denen zunächst unterschieden wird, in welcher Richtung – frontal oder seitlich – der Anprall erfolgt (Bild 2). Zudem sind die Absatzmärkte von Bedeutung, in dem Sinne nämlich, welche gesetzlichen und Verbraucherschutz-Anforderungen anzuwenden sind bzw. erfüllt werden müssen.

Davon und von hersteller-spezifischen Vorgaben schließlich hängt ab, welche Auslegungsphilosophie verfolgt und vorangetrieben wird. Aus dieser Vielzahl recht unterschiedlicher Rahmenbedingungen ist verständlich, dass die Auslösekriterien sich ebenfalls unterscheiden und nicht durch allgemeingültige Aussage angegeben werden können. Dennoch lassen sich Anhaltspunkte formulieren, die eine Einschätzung der Auslöseschwellen zulassen.

Text 9. Reifen und Räder

Bei Verkehrsunfällen erfolgt die Untersuchung von Rädern und Reifen primär im Zusammenhang mit der Frage, ob die Räder/Reifen als Unfallfolgen beschädigt wurden oder ob unfallursächliche Schäden an den Rädern/Reifen vor dem Unfall vorhanden gewesen sein könnten.

In diesem Kapitel werden nur unfallrelevante Spuren beschrieben, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstanden sind. Falls solche Frage beantwortet werden müssen, sind ebenfalls allfällige Kontaktstelle(n) im Bereich der Unfallstelle zu identifizieren und spurenkundlich zu verifizieren.

Leider werden sehr häufig keine Spuren gesichert und insbesondere keine Mikrospuren von allfälligen Kontaktstelle(n) im Bereich der Unfallstelle. Das hängt damit zusammen, dass die Bedeutung solcher Mikrospuren nicht bekannt ist, dass die Mittel und Kenntnisse nicht vorhanden sind, um diese Mikrospuren sachgerecht zu sichern.

Für die Untersuchung von Reifen oder Felgen bezüglich unfallursächlicher Materialfehler oder Produktionsmängel verweisen wir auf die entsprechende Fachliteratur und speziell auf die Reifenspezialisten bei den Reifenherstellern.

Sicherstellung von Rädern und Reifen. Im Zusammenhang mit der Frage, ob die Räder/Reifen als Unfallfolgen beschädigt wurden oder ob unfallursächliche Schäden an den Rädern/Reifen vor dem Unfall vorhanden gewesen sein könnten ist es entscheidend, dass alle Räder sichergestellt werden.

Nach der fotografischen Dokumentation des Zustands der möglicherweise unfallrelevanten Räder stehen so genannte «korrespondierende Schäden» oder korrespondierende Spurenkomplexe an erster Stelle für die spurenkundliche Untersuchung der Räder.

Reifenschäden als Unfallfolgen. Korrespondierende Schäden entstehen primär bei Kollisionen gegen Hindernisse oder gegen andere Straßenfahrzeuge.

Es ist entscheidend, dass die entsprechenden Kontaktzonen an den Unfallfahrzeugen oder an ortsfesten Hindernissen gesucht und möglichst detailliert fotografiert werden.

Untersuchung von Rädern/Reifen. Der Zustand der zu untersuchenden Räder (Reifen/Felge/Ventil) muss bei Erhalt sauber dokumentiert respektive fotografiert werden.

Bei der Untersuchung sind der Reifen und das Ventil zu kontrollieren. Schäden am Rad/Reifen können sowohl an der Außenseite (die vom Fahrzeug abgewandte Seite) oder an der Innenseite (die dem Fahrzeug zugewandte Seite) auftreten. Ebenso ist die Felge auf Beschädigungen zu untersuchen.

Zusätzlich müssen die Reifen auf Fremdkörper, wie eingefahrene Metallstücke, Nägel etc., die zu einem plötzlichen Druckverlust hätten führen können, überprüft werden.

Walkspuren an Rädern/Reifen. Tritt an einem Reifen aufgrund eines Luftverlustes ein langsamer Druckverlust ein, beginnt der Reifen zu walken und der Rollwiderstand beim Abrollen auf der Fahrbahn nimmt zu. Dabei wird der Pneu in der Aufstandsfläche bei jeder Radumdrehung übermäßig zusammengequetscht und geht nach der Bodenberührung wieder in seine Ursprungsform zurück – er wird gewalkt.

Die Walkarbeit vergrößert den Rollwiderstand beträchtlich. Bei der übermäßigen Verformung des Reifenkörpers wird dauernd sehr viel innere Reibung im Reifen überwunden, wobei ein großer Teil der Deformationsenergie in Wärme umgewandelt wird. Je deutlicher der Reifendruck unter dem geforderten Wert liegt, umso stärker nimmt die Walkarbeit zu und damit auch der Rollwiderstand. Dies kann zur Folge haben, dass der Reifen undicht wird und die Restdruckluft plötzlich entweicht. Zudem bedeutet mehr Walkarbeit auch immer mehr Reibung und stark steigende Reifentemperatur, was im Extremfall zur Zerstörung des Reifens führen kann.

Charakteristische Spurenbilder, die beim übermäßigen Walken entstehen können, sind Rissbeschädigungen, Blaufärbungen und Wellenbildungen an der Reifenaußen- und/oder Reifeninnenseite (Innenseele, Schlauchersatz). Im Extremfall wird das Gummimaterial der Innenseele pulverisiert.

Reifen mit zu geringem Fülldruck verlieren die Seitenführung und beeinflussen das Fahrverhalten des Fahrzeugs.

Wegen des enormen Rollwiderstands eines solchen verformungsanfälligen Reifens entstehen auf der Fahrbahn auch entsprechende Walkspuren, die am wellenförmigen und/oder intermittierenden Spurverlauf zu erkennen sind.

Text 10. Glühlampen

Bei Verkehrsunfällen erfolgt die Untersuchung von Beleuchtungssystemen im Zusammenhang mit der Frage, ob ein an einem Unfall beteiligtes Fahrzeug (z. B. Zweirad, Personenwagen oder Nutzfahrzeug) oder ein feststehendes Objekt (z. B. Kandelaber) beleuchtet war oder ob einzelne Statusanzeigelampen wie Blinker, Bremslichter o. Ä. im Kollisionsmoment aktiviert waren oder nicht.

Um diese Frage beantworten zu können, müssen verschiedene Bedingungen erfüllt sein, um den Beleuchtungszustand spurenkundlich zu identifizieren und allenfalls das erhaltene Resultat zu verifizieren.

Leider werden sehr häufig die entsprechenden Glühlampen nicht gesichert oder lediglich ein Teil der interessierenden Glühlampen. Das hängt damit zusammen, dass die Bedeutung des Resultats solcher Untersuchungen nicht erkannt wird, dass die Mittel und Kenntnisse nicht vorhanden sind, um Glühlampen sachgerecht zu sichern oder dass die Möglichkeiten der Auswertung von Glühlampen nicht bekannt sind.

Sicherung von Glühlampen. Die zwei zentralen Probleme (neben der Nicht-Sicherstellung) bei einer solchen Fragestellung in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle sind:

1. Entweder ist nicht klar, dass der Zustand einzelner scheinbar «unbeschädigter» Glühlampen strittig ist,

2. oder die interessierenden Glühlampen sind im Bereich mit starken Beschädigungen selber beschädigt oder nicht sofort auffindbar.

Für eine seriöse Untersuchung von Glühlampen ist man darauf angewiesen, dass möglichst auch «Vergleichsmaterial» sichergestellt wird! Wenn immer möglich sollten alle parallel geschalteten Glühlampen, d. h. alle Glühlampen, die die gleiche Funktion haben, sichergestellt werden.

In sehr stark beschädigten Zonen von Unfallfahrzeugen sind allenfalls die Glühlampen ebenfalls zerstört. Dann kann es aber sein, dass im Armaturenbereich zumindest die Kontrolllampen zu den zerstörten Glühlampen in den Schadenzonen noch vorhanden sind.

Wir stellen bei vielen Kollisionen häufig stark unterschiedliche Spurenbilder respektive ungleiche Wendel deformationen an den verschiedenen parallel geschalteten Glühlampen mit der gleichen Funktion fest. Die entsprechenden Spuren sind im unmittelbaren Bereich der Schadenrespektive der Kontaktzonen meist deutlich ausgeprägt und nehmen mit zunehmender Distanz von den Kontaktzonen rasch ab.

Dies hängt direkt damit zusammen, dass aktivierte Glühwendeln nur bei starken Erschütterungen und damit nur im Bereich der Kontaktzonen bleibend deformiert werden.

Intakte Glühlampen können direkt in sauberen Plastiktütchen oder anderen geeigneten kleinen Behältern gesichert werden.

Defekte Glühlampen sollen nie direkt in Watte gesichert werden. Als Hilfsmittel können defekte Glühlampen in ein sauberes starkes Papier eingewickelt und dieses dann mit Klebeband gesichert werden.

Untersuchungen von Glühlampen. Visuelle und elektrische Untersuchung. In einem ersten Schritt werden die zu untersuchenden Glühlampen visuell beurteilt (z. B. Auf äußerliche Beschädigungen, oxidierte oder korrodierte Kontakte, Schwärzung des Lampenkolbens, losen Glaskolben etc.). Dann erfolgt

mit einem Ohmmeter eine Durchgangsprüfung, um festzustellen, ob ein Stromdurchfluss durch die Glühlampe noch erfolgen könnte.

Erst nach diesen Voruntersuchungen erfolgt die eigentliche mikroskopische Untersuchung der Glühlampe.

Beurteilungskriterien bei Glühlampenuntersuchungen. Die im Glaskörper (Kolben) enthaltenen Wendeln sind aus Wolframdraht hergestellt und in kaltem Zustand – vor allem nach längerer Betriebszeit – sehr spröde. Durch eine stärkere Erschütterung kann eine solche Wendel an beliebigen Stellen brechen, wobei die Bruchflächen eine typische kristalline Struktur aufweisen.

In kaltem Zustand lässt sich eine Wendel durch Schlageinwirkungen auf die Lampe kaum deformieren, hingegen können durch direkte mechanische Einflüsse (Zug/Druck) in relativ seltenen Fällen Deformationen entstehen.

In heißem Zustand, d. h., wenn die Wendel stromdurchflossen ist, kann sie bei einer Schlageinwirkung bleibend deformiert werden. Diese Deformationen können bis zum «Reißen» der Wendel führen, wobei die Trennstellen Verjüngungen und Schmelzperlen oder andere Schmelzspuren aufweisen können.

Es ist zu berücksichtigen, dass erschütterungsbedingte Wendeldeformationen bei aktivierter Lampe nur leicht ausfallen oder ganz ausbleiben können, wenn der Anstoß nicht direkt auf die Glühlampe respektive auf den Lampenkörper erfolgte und/oder nicht genügend stark war, oder wenn der Anprall gegen eine weiche Fahrzeugzone erfolgte und dadurch gedämpft wurde.

Ferner ist bei Blinkerlampen zu beachten, dass bei einer Schlageinwirkung in der Dunkelphase, d. h. zwischen den Blinkimpulsen, eine geringfügig größere Energie erforderlich ist, um Wendeldeformationen herbeizuführen.

Alle diese Spurenbilder werden unter dem Stereomikroskop und, falls erforderlich, zusätzlich am Rasterelektronenmikroskop beurteilt.

Bei eingeschalteter Beleuchtung können entsprechende Spuren ausbleiben, wenn der Anstoß nicht genügend stark war und/oder nicht direkt auf die Lampen erfolgte.

Deshalb können bei fehlenden Deformationsspuren keine Aussagen über den Betriebszustand dieser Lampen bei der Kollision gemacht werden.

Text 11. Elektronik im Kraftfahrzeug

In den vergangenen Jahren ist der Anteil von elektronischen Systemen und Komponenten in Kraftfahrzeugen stark angestiegen. Dies betrifft neben den herkömmlichen Systemen wie Motor- und Getriebesteuerung insbesondere auch Systeme der Sicherheits- und Komfortelektronik.

In Luxusfahrzeugen steuern heute bis zu 70 elektronische Steuergeräte, verbunden durch Bussysteme, die Wünsche des Fahrers. Der Anteil von Elektronikkomponenten im Fahrzeug beträgt bereits 20 bis 30% der Herstellkosten und der Wertschöpfung. In den nächsten Jahren wird dieser Anteil nach Schätzungen von Experten die Marke von 40% erreichen.

Mit «Drive-by-Wire»-, «Shift-by-Wire»-, «Steer-by-Wire»- und «Brake-by-Wire»-Systemen werden zunehmend Hardwarekomponenten durch Software und Elektronik unterstützt bzw. ersetzt.

Diese Entwicklung führt dazu, dass bei Ausfällen und Defekten neben den Hardwarekomponenten auch die Elektronik sowie die Funktionalität von Steuergeräten und deren Vernetzung geprüft werden muss. Hierzu ist ein erhebliches Fachwissen mit dem Umgang der Fahrzeugelektronik sowie mit entsprechenden Testgeräten und Diagnosetools notwendig.

Die Fragestellungen, mit denen sich der technische Sachverständige bei der Untersuchung von Elektronikkomponenten auseinandersetzen muss, sind sehr komplex und oftmals nicht ohne umfangreiche Fahrzeuguntersuchungen zu beantworten. Insbesondere ist darauf zu achten, dass nach Unfällen nicht Gebrauchtteile eingebaut werden, die womöglich nicht zum Fahrzeugtyp passen oder deren Funktionsfähigkeit nicht vollständig gewährleistet ist. Dies kann z. B. aufgrund falscher Parameter zu Fehlfunktionen im gesamten Elektronikverbund im Fahrzeug führen. Nach dem Tausch oder Update von Steuergeräten kann eine «Wiederinbetriebnahme» oder «Konfiguration» der Systeme notwendig sein, wozu entsprechende Diagnosetools benötigt werden.

Anwendungsgebiete. Die Anwendungsgebiete von elektronischen Komponenten und Systemen in Fahrzeugen sind vielseitig. Anhand einiger Beispiele sollen die Zusammenhänge dargestellt werden.

Wenn der Fahrer zu zaghaft auf die Bremse tritt, das entsprechende Steuergerät aber anhand des Gradienten des Pedalwerts erkennt, dass eine Notbremsung eingeleitet wurde, dann wird durch die Elektronik die Bremswirkung erhöht. Das ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm, Robert Bosch GmbH) hält das Fahrzeug dabei in der Spur und das ABS (Anti-Blockier-System, Robert Bosch GmbH) sorgt für den kürzesten Bremsweg.

Assistenzsysteme bewirken, dass die Fahrgeschwindigkeit gedrosselt wird, wenn der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zu gering wird. Beim Parken warnt die «Einparkhilfe» vor nahenden Hindernissen. Bei Nachtfahrten verbessert das adaptive Kurvenlicht die Sicht, indem sich die schwenkbaren Scheinwerfer an den Lenkwinkel anpassen und die Kurve ausleuchten.

Das Navigationssystem ermittelt den schnellsten Weg zum Ziel und teilt dies dem Fahrer optisch bzw. akustisch mit.

Der Einsatz von mechatronischen Lenksystemen führt zu einer mechanischen Entkopplung zwischen Fahrwerk und Lenkrad. Durch den Entfall der mechanischen Lenksäule wird unter anderem die Verletzungsgefahr für den Fahrer bei einem Aufprall verringert. Zudem beeinflusst das Lenksystem die Anordnung von Motor und Getriebe. Anregungen von außen, wie Fahrbahnunebenheiten und Anstöße der Räder werden folglich nicht mehr haptisch durch die Handoberflächen am Lenkrad wahrnehmbar sein. Weiterhin erlaubt ein mechatronisches Lenksystem Eingriffe durch das ESP, das nicht nur durch Bremsen sondern auch durch Gegenlenken zur Fahrstabilität beitragen

könnte. Auch der Einfluss von Seitenwind und Spurrillen könnte durch ein elektronisch geregeltes Lenksystem weitgehend kompensiert werden.

Die Elektronik sorgt für steigende Sicherheit, bessere Abgaswerte und mehr Komfort. Während der Fahrer dabei entlastet wird, nehmen Komplexität und Fehlermöglichkeiten der elektronischen Systeme zu.

Vernetzung und Bussysteme. Um einen sicheren Datenaustausch der elektronischen Komponenten und Steuergeräte im Fahrzeug sicherzustellen, müssen Kabel durch das gesamte Fahrzeug gelegt werden. Dies nimmt viel Platz in Anspruch, erhöht das Fahrzeuggewicht und die Fehlermöglichkeiten.

Diese konventionelle Verkabelungstechnik stößt bei modernen Fahrzeugen an die Grenzen, da die Anzahl der Leitungen im Kabelbaum und der Steckverbindungen begrenzt sind. Heute kommen Datenbussysteme zum Einsatz, die Steuergeräte und elektronische Komponenten miteinander verbinden. Hierdurch werden Antriebs- und Motorsysteme sowie Sicherheits-, Komfort-, Kommunikations- und Kontrollsysteme miteinander vernetzt. Damit besteht die Möglichkeit, dass Signale, die über ein Steuergerät eingelesen und aufbereitet werden, für mehrere Steuergeräte und Systeme im Fahrzeug genutzt werden können.

Zum Austausch der Daten werden unter anderem CAN-Datenbussysteme (Controller Area Network) verwendet. Ähnliche Bussysteme (Datenleitungen) werden in der Computer- und Netzwerktechnologie eingesetzt. Alle Steuergeräte und Elektronikkomponenten, die am CAN-Datenbussystem angeschlossen sind, verfügen über einen eigenen Controller, der mit einer zweiadrigen Datenleitung (CAN-Low und CAN-High) am Datenbussystem angeschlossen ist.

Zusätzlich benötigen die Steuergeräte eine Stromversorgung. Auf diese Weise lassen sich Kabelbäume schlanker gestalten.

In Abhängigkeit von der benötigten Übertragungsrate werden verschiedene Datenbussysteme im Fahrzeug eingesetzt. Die Verbindung zwischen den Datenbussystemen erfolgt durch ein Gateway. CAN-Netzwerke mit hohen Übertragungsraten kommen z. B. bei der Fahrdynamik-, Motor- und Getriebesteuerung zur Anwendung.

Bei der Kommunikation von Systemen im Fahrzeuginnenraum (z. B. Schiebedach, Fensterheber, Alarmanlage usw.) können hingegen kostengünstigere LIN-Busysteme (Local Interconnect Network) mit geringeren Übertragungsraten verwendet werden.

Beispielsweise können die Signale der Raddrehzahlfühler vom ABS- bzw. ESP-Steuergerät eingelesen, auf Plausibilität geprüft und für die interne ABS bzw. ESP-Regelung verwendet werden. Zusätzlich werden die erfassten Drehzahlsignale der Radsensoren auf dem CAN anderen Steuergeräten zur Verfügung gestellt. Das Kombiinstrument empfängt diese Datensignale und visualisiert die Fahrgeschwindigkeit. Hat das ABS bzw. ESP-Steuergerät bei der Plausibilitätsprüfung (Diagnose) der Radsensorsignale einen Fehler erkannt, so wird ein entsprechender Fehlercode im ABS bzw. ESP-Steuergerät

abgespeichert. Zeitgleich wird anderen Steuergeräten über die CAN-Datenleitung mitgeteilt, dass ein Fehler eines Radsensors identifiziert wurde. Das Kombiinstrument empfängt diese Signale und bringt die entsprechende Fehlermeldung, z. B. durch eine Warnlampe im Display, zur Anzeige.

Weiterhin können die Radsensorsignale z. B. von dem Getriebesteuergerät empfangen und zur Plausibilisierung von Schaltwünschen herangezogen werden. Auch für die Motorsteuerung, die Tempomatregelung und die geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeregelung der Radio- und Audiosysteme können die Radsensorsignale zur internen Signalverarbeitung verwendet werden, wenn diese auf dem Datenbus verfügbar sind. Die am Datenbus angeschlossenen Steuergeräte überwachen das Datenbussystem. Die Fehlersuche erfolgt mit Diagnosetools.

Steuergeräte. Durch Sensoren (z. B. Motortemperaturfühler, Fahrpedalpotentiometer, Drehzahlfühler usw.) werden physikalische oder chemische Größen wie z. B. Winkel, Temperatur, Druck erfasst und in elektrische Größen (Strom, Spannung, Widerstand) umgewandelt. Diese elektrischen Größen werden dem jeweiligen Steuergerät zur Verfügung gestellt (Eingangsseite). Die Informationsverarbeitung der Daten erfolgt in den Steuergeräten durch hinterlegte Funktionen und Kennfelder. Anhand der berechneten Werte werden Aktuatoren bzw. Stellglieder (z. B. Einspritzventile, Elektromotoren, Regelventile usw.) durch elektrische Signale gesteuert bzw. geregelt (Ausgangsseite). Die Aktuatoren wandeln elektrische Größen in physikalische Größen (z. B. Drehung, Licht usw.) um.

Das Steuergerät besteht im Wesentlichen aus einem Gehäuse, Steckkontakten, einer bestückten Platine, einem Analog-Digital-Wandler sowie Ausgangsstufen. Mit dem Analog-Digital-Wandler werden Sensorsignale digitalisiert. Ausgangsstufen sind zur Ansteuerung von Stellgliedern (Aktuatoren) notwendig.

LÖSUNGSSCHLÜSSEL

Lektion №	Theoretische Fragen							Praktische Fragen						
	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7
Lektion 1	1	2	2	2	3	1	3	1	1	3	1	2	1	2
Lektion 2	2	2	3	3	2,4	2	1	1	3	3	3	3	2	1
Lektion 3	2	3	3	3	2	1	2	2	2	3	3	2	1	3
Lektion 4	3	2	2	2	2	1	3	4	3	3	3	2	3	3
Lektion 5	2	3	2	1	4	2	2	2	3	2	2	3	1	1
Lektion 6	2	1	2	3	1	2	2	2	3	2	2	1	1	1

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях более плотного сотрудничества с зарубежными государствами иностранный язык становятся всё более востребованным. Он используется на деловых встречах, конференциях, для официальной переписки. Будущие специалисты должны знать не только непосредственно иностранный язык, но и всю специфическую терминологию профессионального иностранного языка.

Профильный характер материала, на основе которого построены все тексты и задания учебного пособия, способствует формированию и развитию у студентов словарного запаса на иностранном (немецком) языке по общеобразовательной и профессиональной технической тематике; навыков чтения немецкой аутентичной литературы и документации с целью поиска необходимой информации; умений монологических и диалогических высказываний на иностранном языке.

Языковой материал, положенный в основу учебного пособия, готовит студентов к коммуникации в устной и письменной формах на иностранном языке для решения задач межличностного и межкультурного взаимодействия.

Содержание представленного учебного пособия способствует совершенствованию исходного уровня владения иностранным языком и достижению необходимого и достаточного уровня коммуникативной компетенции для практического применения иностранного языка в профессиональной деятельности направления подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» и дальнейшего самообразования.

Использование данного учебного пособия диктуется целями и задачами современного обучения иностранному языку, а именно – формирование навыка профессиональной готовности на иностранном языке. Оригинальный текстовый материал учебного пособия носит профессионально-направленный характер и способствует формированию профессиональной мотивации будущего инженера.

Автор надеется, что предложенное учебное пособие окажет реальную помощь выпускникам в плане деловой коммуникации в сфере профессиональной деятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Основная литература

1. Богданов, В.В. Большой немецко-русский и русско-немецкий автомобильный словарь [Текст] / В.В. Богданов, В.С. Надеждин. – М.: Живой язык, 2010. – 512 с.
2. Варникова, О.В. Автомобили: сервис, эксплуатация [Текст]: учеб. пособие по немецкому языку / О.В. Варникова, Е.М. Каргина. – 3-е изд., испр. – Пенза: ПГУАС, 2008. – 141 с.
3. Варникова, О.В. Транспорт. Автомобили. Дороги [Текст]: учеб. пособие по немецкому и английскому языкам / О.В. Варникова, Е.М. Каргина, Т.Г. Куликова. – 3-е изд., испр. – Пенза: ПГУАС, 2008. – 106 с.
4. Варникова, О.В. Немецкий язык для студентов автомобильного профиля подготовки [Текст] / О.В. Варникова, Е.В. Комарова. – Пенза: ПГУАС, 2009. – 240 с.
5. Дормидонтов, Е.А. Новый немецко-русский автомобильный словарь [Текст] / Е.А. Дормидонтов. – М.: АБВУ Press, 2008. – 682 с.
6. Каргина, Е.М. Безопасность дорожного движения (Straßenverkehrs-Ordnung) [Текст]: учеб. пособие по немецкому языку / Е.М. Каргина, О.В. Варникова. – Пенза: ПГУАС, 2007. – 128 с.
7. Новый немецко-русско-немецкий словарь по автотехнике Polyglossum [Текст] / под ред. И.В. Фаградянц. – 5-е изд., расшир. и перераб. – М.: Словарное издательство ЭТС (Электронные и Традиционные Словари), 2013.
8. Хайт, Ф.С. Пособие по переводу технических текстов с немецкого языка на русский [Текст]: учеб. пособие для средних специальных учебных заведений / Ф.С. Хаит. – 5-е изд., испр. – М.: Высш. шк., Издательский центр «Академия», 2001. – 159 с.
9. Янеке, Б. Транспортный словарь (немецко-русский и русско-немецкий) [Текст] / Б. Янеке, И. Клемм. – М.: Руссо. 2004. – 872 с.

Дополнительная литература

1. Болдинова, М.П. Пособие по немецкому языку для технических вузов. Deutsch für technische Schulen [Текст] / М.П. Болдинова. – М.: Высшая школа, 1970. – 163 с.
2. Бродская, Б.А. Техническая хрестоматия на немецком языке [Текст] / Б.А. Бродская, Л.С. Журина, О.А. Ратманова. – М., 1951.
3. Герман, Б.Г. Как читать по-немецки математические, химические и другие формулы, символы, сокращения [Текст] / Б.Г. Герман. – М.: Наука, 1970. – 57 с.

4. Гофман, Е.А. Пособие по немецкому языку для автомобильно-дорожных и автомеханических вузов [Текст] / Е.А. Гофман. – М.: Высшая школа, 1971. – 128 с.

5. Дубнова-Кольварская, Е.Н. Учитесь читать литературу по специальности: Пособие по немецкому языку для технических вузов [Текст]: учеб. пособие для вузов / Е.Н. Дубнова-Кольварская, Р.И. Котова. – М.: Высшая школа, 1991. – 127 с.

6. Лебедев, В.Б. Учитесь говорить кратко и точно. Пособие по немецкому языку [Текст]: учеб. пособие для вузов / В.Б. Лебедев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Высшая школа, 2001. – 271 с.

7. Ломакина, Н.Н. Автомобилестроение в Германии [Текст]: учеб. пособие по немецкому языку для автотранспортных специальностей / Н.Н. Ломакина. – Оренбург, 1999.

8. Макаренко, Е.М. Пособие по немецкому языку для транспортных техникумов [Текст]: учеб. пособие / Е.М. Макаренко. – М.: Высш. шк., 1983. – 80 с.

9. Суслов, И.Н. Немецкое словообразование в моделях и заданиях [Текст]: учеб.-метод. пособие по немецкому языку для студентов технического вуза / И.Н. Суслов, П.И. Фролова. – Омск: СибАДИ, 2010. – 80 с.

10. Щербакова, К.Е. Пособие по немецкому языку для автомобильно-дорожных вузов [Текст] / К.А. Щербакова, Г.Н. Кучкина, Н.А. Сударикова. – М.: Высшая школа, 1972 – 155 с.

11. Badziong, H.-J. Beruf und Sprache [Text] / H.-J. Badziong, K.-D. Büntig. – Hannover: Schroedel Schulbuchverlag GmbH, 1987.

12. Büntig, K.D. Grammatik auf einen Blick [Text] / K.D. Büntig, D. Ader. – Schweiz: Isis Verlagsgesellschaft AG Chur, 1991.

13. Büntig, K.D. Einführung in die Syntax: Studienbuch [Text] / K.D. Büntig, H. Bergenholtz. – Frankfurt am Main, 1989.

14. Büntig, K.D. Grammatiklexikon [Text] / K.D. Büntig, W. Eichler. – Frankfurt am Main: Scriptor Verlag GmbH und Co., 1989.

15. Hölz, H. Antriebstechnik: Verbrennungsmotoren, Elektroantriebe, alternative Antriebskonzepte. Lehrmaterial und Kopiervorlagen mit CD-ROM [Text] / H. Hölz, S. Kruse. – Stuttgart: Daimler AG, Stuttgart und Klett MINT GmbH, 2012.

16. Mojssejtschuk, A.M. Modernes Deutsch [Text] / A.M. Mojssejtschuk, J.P. Lobatsch. – Minsk: Hochschule Verlag, 1997.

17. Noch mehr Wissen über Technik [Text]. – Köln: Lingen Verlag, 1988.

18. Technik: Ein Nachschlagewerk auf dem neuesten Stand [Text]. – Köln: Lingen Verlag, 1991.

19. Verkehr 2000: neue Verkehrssysteme verändern unser Leben [Text] / Werner Bartels (Hrsg.). – Hamburg: Wirtschafts- und Verkehrsverlag Hansa, 1988.

О Г Л А В Л Е Н И Е

ПРЕДИСЛОВИЕ	3
ВВЕДЕНИЕ.....	7
РАЗДЕЛ 1. Organisation und Verkehrssicherheit.....	8
LEKTION 1. Geschichte des Straßenbaus	8
LEKTION 2. Baustoffe im Strassenbau	11
LEKTION 3. Verkehrssicherheit.....	14
LEKTION 4. Bestimmungen zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr	20
LEKTION 5. Sicherheit und Sicherheitspotenziale einzelner Verkehrsmittel.....	23
LEKTION 6. Verkehrs- und Raumplanung	29
РАЗДЕЛ 2. Verkehrsregeln und Verkehrszeichen	36
LEKTION I. Allgemeine Verkehrsregeln (Teil I).....	36
LEKTION 2. Allgemeine Verkehrsregeln (Teil II).....	50
LEKTION 3. Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers	67
LEKTION 4. Zeichen und Verkehrseinrichtungen: Verkehrszeichen, Gefahrenzeichen, Vorschriftzeichen	81
LEKTION 5. Zeichen und Verkehrseinrichtungen: Richtzeichen, Verkehrseinrichtungen	111
LEKTION 6. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften.....	129
ZUSATZLEKTÜRE	147
LÖSUNGSSCHLÜSSEL.....	168
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	169
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	170

Учебное издание

Каргина Елена Михайловна

ИНОСТРАННЫЙ ЯЗЫК

НЕМЕЦКИЙ ЯЗЫК

Учебное пособие по направлению подготовки 23.03.01

«Технология транспортных процессов»

В авторской редакции

Верстка Н.А. Сазонова

Подписано в печать 15.12.15. Формат 60×84/16.

Бумага офисная «Снегурочка». Печать на ризографе.

Усл.печ.л. 10,0. Уч.-изд.л. 10,75. Тираж 80 экз.

Заказ № 113.

Издательство ПГУАС.
440028, г. Пенза, ул. Германа Титова, 28.