Beitrag ID [post_id]

Inhaltsverzeichnis

- Einleitung
- Gefahrvolle Aufgabe der Kradregulierer
- Fahrerlaubnisklassen DDR
- Dreiseitensperrung laut STVO (DDR)
- Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung – StVO -) [DDR]
- Grafik zur Dreiseitensperrung
- Strausberger Dreiseitensperrung
- Verkehrsreglerstab
- Artikel zum Verkehrsreglerstab der DDR
- Blinkgürtel
- Video Verkehr DDR
- Video Verkehrsregelung durch Polizei heute
- Videoausschnitt aus dem DDR- Film Weiße Maus
- Video DDR- Verkehr mit Sketch
- Video Streifenwagen der Volkspolizei

Einleitung

Für die Gewährleistung der Flüssigkeit eines Kfz-Kolonnenmarsches der NVA war es notwendig, in den öffentlichen Verkehr „einzugreifen“, damit an z.B. ampelgeregelten Kreuzungen das Marschband nicht auseinandergerissen wird. Auch Militärfahrzeuge, die aus einer Nebenstraße in die Hauptstraße einfahren, würden durch den notwendigen Halt stark behindert. Das Linksabbiegen einer Kolonne ohne Unterstützung durch Verkehrsregelung würde sich auch unmöglich verzögern.



Kradregulierer der 9. Kompanie des Kfz-Regiment 2 mit Zugführer Stfw. Popplange in Kommandantendienstausrüstung (weißes Koppelzeug, weißes Mützenband)

Gefahrvolle Aufgabe der Kradregulierer

Es versteht sich von selbst, dass die in der NVA als Kradregulierer eingesetzten Soldaten und Unteroffiziere alle schon vorher im Besitz der Fahrerlaubnis für Kräder (Klasse A) waren, sowie auf eine Fahrpraxis verweisen konnten. Es waren also alte Hasen, die aber für diesen schweren Job auch gebraucht wurden. Denn eine **Kolonnenbegleitung** und Regulierung musste bei Wind und Wetter, Schnee und Eis erfolgen. Da gab es keine Einschränkungen des Einsatzes. Die Kolonnenbegleitung war nicht ungefährlich. Die meistens drei Regulierer auf ihren Krädern teilten sich die „Arbeit “ wie folgt ein:

Zum **Marschbeginn** steht der Regulierer 1 an der Kasernenausfahrt und sperrt den Straßenverkehr für die Kolonne ab. Regulierer 2 und 3 fahren an der Spitze der

Kolonne. Nachdem das Schlussfahrzeug der Kolonne die Kaserne verlassen hat, gibt Regulierer 1 den Verkehr frei und hängt sich an die Kolonne und versucht im Verlaufe des Kfz-Marsches wieder an die Spitze der Kolonne zu gelangen. Und genau das war immer das größte Risiko, denn er musste sich von Fahrzeug zu Fahrzeug mit Gegenverkehr „durchhangeln“.

Inzwischen hat die Kolonne die **nächste Ampelkreuzung** oder Linksabbiegung erreicht. Dort sperrt Regulierer 2 den zivilen Verkehr und gewährleistet eine störungsfreie Durchfahrt der Kolonne. Nachdem die Kolonne vorbei ist, hängt er sich als letztes Fahrzeug an die Kolonne und versucht wie regulierer 1 nach vorn zu kommen.

An der **2. Kreuzung** steht inzwischen Regulierer 3 für die Kolonnendurchfahrt, Regulierer 1 hat es wieder an die Spitze der Kolonne geschafft, um am nächsten Regulierpunkt den zivilen Verkehr zu blocken. Und Regulierer 2 kämpft sich gerade durch den dichten Gegenverkehr an die Spitze der Kolonne.

Hier lässt sich erahnen, wie schwer der Job als Kradregulierer war, es war nur was für harte Männer. Im Wintereinsatz bei Frost hatte auch die Watteuniform nicht ausgereicht, sodass die Regulierer freiwilling den ABC-Schutzanzug (Jumbo) getragen hatte, weil der wind- und wasserdicht war.

Fahrerlaubnisklassen DDR

Klasse	Klassen bis 2. Oktober 1990 in der DDR
A	Krafträder mit und ohne Seitenwagen, zwischen dem 16. bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres beschränkt auf max. 150 cm³
B	Kraftfahrzeuge – außer Klasse A – mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3500 kg und nicht mehr als 8 Sitzen – außer Fahrersitz – auch mit Anhänger bis 750 kg
C	Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3500 kg auch mit Anhänger bis 750 kg
D	Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzen – außer Fahrersitz – auch mit Anhänger bis 750 kg
E	Kraftfahrzeuge der Klassen B, C oder D mit Anhänger über 750 kg

M	Kleinkrafträder und Krankenfahrstühle bis zu einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h
T	Traktoren, Elektrofahrzeuge und Arbeitskraftfahrzeuge bis zu einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, auch mit Anhänger

https://de.wikipedia.org/wiki/F%C3%BChrerschein_und_Fahrerlaubnis_(Deutschland)

Dreiseitensperrung laut STVO (DDR)

Die notwendige gesetzliche Grundlage für die Verkehrsregelung durch bewaffnete Kräfte der DDR wurde mit der Neufassung der Straßenverkehrsordung 1964 geschaffen. Mit der Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung von 1964 fanden aktuelle internationale Regelungen zum Straßenverkehr Eingang in den Verkehrszeichenkatalog der DDR. Außerdem konnten nun die bewaffneten Kräfte des Landes im Rahmen der Straßenverkehrs-Ordnung in die Verkehrsführung eingreifen.

Militär, Kasernierten Einheiten des Ministeriums des Innern und Kampfgruppen konnten nun auch eine **Dreiseitensperrung** an Kreuzungen durchführen.

Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung – StVO –) [DDR]

vom 26. Mai 1977 (GBl. I Nr. 20 S. 257)
in der Fassung der 2. Verordnung vom 25. September 1979 (GBl. I Nr. 34 S. 323),
der 3. Verordnung vom 18. Februar 1980 (GBl. I Nr. 8 S. 57),
der 4. Verordnung vom 2. April 1982 (GBl. I Nr. 17 S. 353)
und der 5. Verordnung vom 9. September 1986 (GBl. I Nr. 31, S. 417)

Erstes Kapitel
Allgemeine Bestimmungen

§ 1
Grundregeln für das Verhalten im Straßenverkehr
(1) Verantwortungsbewußtsein und Disziplin sowie Aufmerksamkeit, Vorsicht und

gegenseitige Rücksichtnahme sind Grundforderungen für das Verhalten im Straßenverkehr. Jeder Teilnehmer am Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß Personen oder Sachwerte nicht gefährdet oder geschädigt und Personen nicht mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt werden.
(2) Gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Personen ist jeder Verkehrsteilnehmer zu besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme verpflichtet.
(3) Die Führer und Halter von Fahrzeugen müssen vermeidbare Beeinträchtigungen anderer Personen durch Abgase oder Lärm sowie Verunreinigungen der Umwelt verhindern.
(4) Den mündlich, schriftlich oder durch Zeichen erhobenen Forderungen der Angehörigen der Deutschen Volkspolizei oder anderer ermächtigter Personen ist Folge zu leisten. Sie gehen anderen Verkehrsbestimmungen vor, entbinden jedoch nicht von den Pflichten gemäß den Absätzen 1 bis 3.

§ 2
Allgemeine Bestimmungen für die Verkehrsregelung
(1) Verkehrsteilnehmer haben sich rechtzeitig auf die Zeichen zur Verkehrsregelung zu orientieren und ihr Verhalten dementsprechend einzurichten. Die Zeichen der Verkehrsposten gehen den Farbzeichen vor.
(2) Zeichen zur Verkehrsregelung können auch von Fahrzeugen aus gegeben werden.
(3) Bei der Verkehrsregelung durch Farbzeichen oder Zeichen der Verkehrsposten werden die Regeln über die Vorfahrt gemäß § 13 und die Benutzung der Fußgängerüberwege gemäß den §§ 14 und 35 Abs. 3 außer Kraft gesetzt; an Haltelinien (Anlage 2 Bild 506) braucht nicht angehalten zu werden, wenn die Verkehrsrichtung freigegeben ist.
(4) Fahrzeugführer, die abbiegen, dürfen Fahrzeuge und Fußgänger der freigegeben Verkehrsrichtungen nicht gefährden oder behindern; beim Linksabbiegen ist entgegenkommenden Fahrzeugen der Vorrang zu gewähren.

§ 3
Verkehrsregelung durch Farbzeichen
(1) Die Farbzeichen zur Verkehrsregelung (Lichtsignale oder Signalflaggen) haben folgende Bedeutung:

a) Grün
→ „Verkehrsrichtung freigegeben“
b) Grün-Gelb
→ „Verkehrsrichtung noch freigegeben – Wechsel auf ‚Gelb‘ steht bevor“

c) Gelb
→ „Achtung anhalten“
d) Rot
→ „Halt“
e) Rot-Gelb
→ „noch Halt – Wechsel auf Grün steht bevor“.

(2) Wenn in einem Farbzeichen Pfeile (Anlage 1 Bild 6 bis 10) angebracht sind, die das Farbzeichen bestimmten Fahrtrichtungen zuordnen, gilt es nur für die Fahrzeugführer, die in die angezeigten Richtungen fahren.
(3) Sind in Farbzeichen Symbole für Fußgänger oder Radfahrer (Anlage 1 Bild 11 bis 14) angebracht, gelten die Farbzeichen nur für diese Verkehrsteilnehmer. Signale gemäß Anlage 1 Bild 15 bis 22 gelten nur für Straßenbahnen.
(4) Fahrzeugführer dürfen bei „Rot“ nach rechts abbiegen, wenn das durch einen zusätzlichen grünen Pfeil (Anlage 1 Bild 23) angezeigt ist und der Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen nicht gefährdet oder behindert wird.
(5) Linksabbieger haben bei grünem Räumsignal (Anlage 1 Bild 24) die Kreuzung oder Einmündung zu verlassen.
(6) Ein Wechselspursignal gilt nur für die Fahrspur, über der es angebracht ist. Es bedeutet:

a) rote schräg gekreuzte Balken (Anlage 1 Bild 25)
→ „Befahren der Fahrspur untersagt“
b) grüner, nach unten gerichteter Pfeil (Anlage 1 Bild 26)
→ „Befahren der Fahrspur erlaubt“.

§ 4
Verkehrsregelung durch Zeichen der Verkehrsposten
(1) Die Zeichen der Angehörigen der Deutschen Volkspolizei oder **der zur Verkehrsregelung ermächtigten Personen (mit oder ohne Signalstab)** haben folgende Bedeutung:

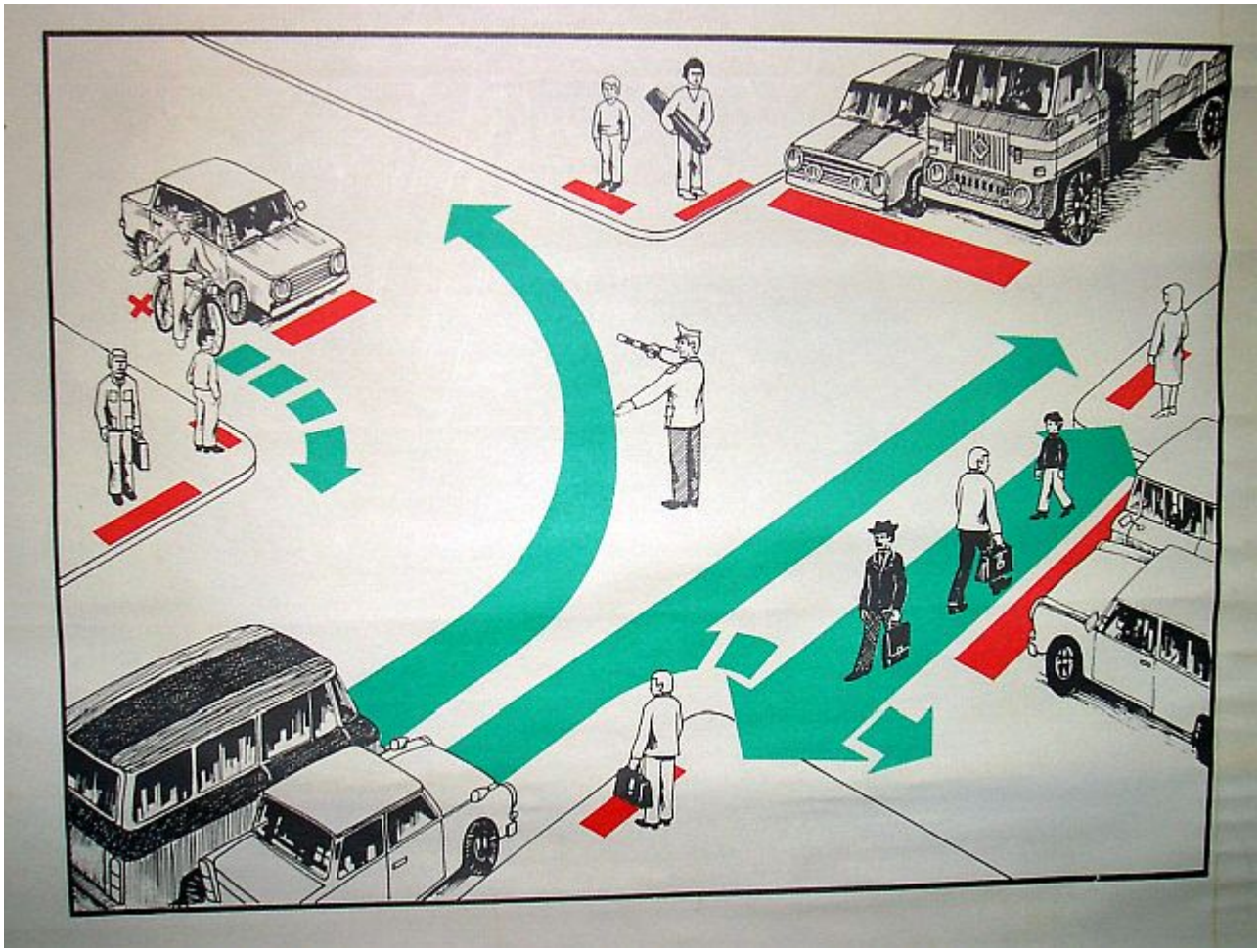
a) Grundstellung des Verkehrspostens längs zur Verkehrsrichtung
→ „Verkehrsrichtung freigegeben“
b) Hochhalten eines Armes
→ „Achtung anhalten“
(für Verkehrsteilnehmer auf der Kreuzung oder Einmündung: „Kreuzung bzw. Einmündung verlassen“)

c) Grundstellung des Verkehrspostens quer zur Verkehrsrichtung
→ „Halt“
d) Ausstrecken des rechten Armes nach vorn (**Dreiseitensperrung**)
→ „zusätzliches Halt für alle rechts vom Verkehrsposten ankommenden Fahrzeuge und für Fußgänger, die die Fahrbahn überqueren wollen, in die der rechte Arm des Verkehrspostens zeigt“.

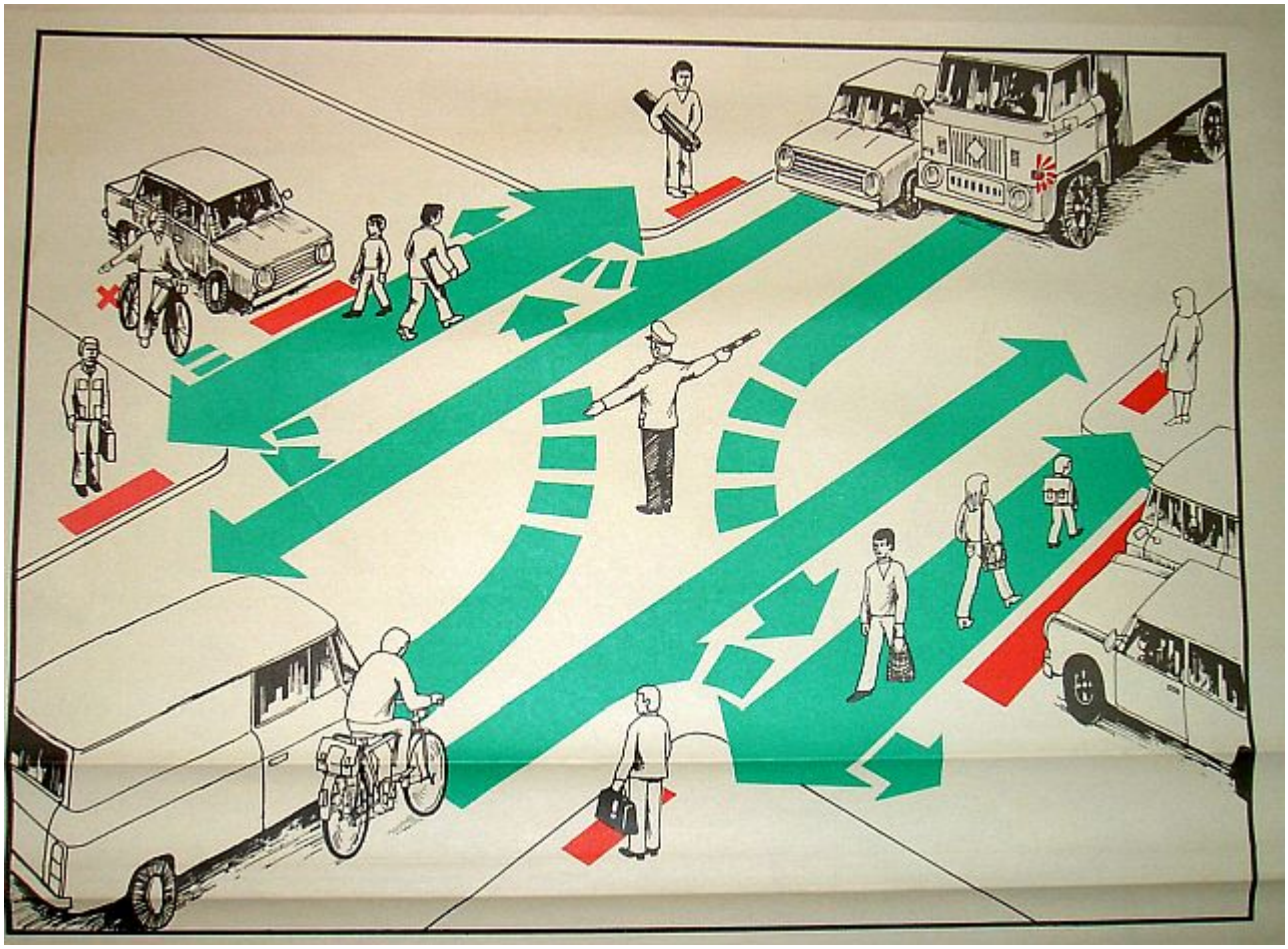
(2) Fahrzeugführer dürfen bei dem Zeichen „Halt“ nach rechts abbiegen, wenn das durch zusätzliches Zeichen des Verkehrspostens angezeigt und der Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen nicht gefährdet oder behindert wird.
(3) Zeichen zur Verkehrsregelung von fahrenden Fahrzeugen aus haben für Fahrzeugführer folgende Bedeutung:

a) Hochhalten des Signalstabes
→ „Achtung, rechts heranfahren und anhalten bis die Fahrt ohne Behinderung der vom Verkehrsregler begleiteten Fahrzeuge fortgesetzt werden kann“
b) Mehrfache deutliche Bewegung mit dem Signalstab in Richtung Fahrbahnrand
→ „Geschwindigkeit verringern, nicht überholen, ungehinderte Durchfahrt der vom Verkehrsregler begleiteten Fahrzeuge ermöglichen“.

Grafik zur Dreiseitensperrung



Grafik zur Dreiseitensperrung (DDR- Verkehr, laut STVO Paragraf 4 Absatz 1 Buchstabe d)



Grafik geradeaus frei



Kradregulierer der 9. Kompanie auf winterlicher Straße voraus mit Achtungszeichen für Gegenverkehr



Gruppenfoto bei der Marschpause einer Kfz-Kolonne der 9. Kompanie des Kfz-Regiment 2, im Vordergrund die drei Kradregulierer, die den freien Durchfluss der Kolonne gewährleisten.

Strausberger Dreiseitensperrung

Die bewaffneten Kräfte der DDR hatten in verschiedener Hinsicht gewisse „Vorrechte“. Und ein Vorrecht war in Strausberg allmorgentlich und allabendlich an der damaligen Nordkreuzung (jetzt zum Kreisverkehr umgebaut) zu beobachten.



Stadtplan von Strausberg aus den 70-iger Jahren

Um den ungehinderten Durchfluss der mit Dienstwagen beförderten Generäle und Offiziere des Ministeriums für Nationale Verteidigung (MfNV) zu sichern, wurde täglich früh und abends der Verkehr auf der Nordkreuzung durch Verkehrsregler der NVA geregelt (durch Kommandantendienst – KD, oder auch Regulierer der 9. Kompanie des Kfz-Regimet 2). Kamen die LADAs und Wartburgs sowie Oberklassewagen wie Volvo an die Nordkreuzung herangefahren, bekamen sie durch die Dreiseitensperrung sofort freie Durchfahrt. Reagierte der Verkehrsregler nicht schnell genug, half die Lichthupe des Generalswagen ein wenig nach.

●

Kommandantendienst der NVA

Der **Kommandantendienst** (**KD**), oder später auch **Militärstreife** war eine besondere Dienstaufgabe der Nationalen Volksarmee der DDR.
Diese Einheiten existierten nicht als selbstständige Einheiten oder als Spezialeinheiten innerhalb von bestimmten Truppen. Der Kommandantendienst wurde ähnlich wie Wacheinheiten aus einem Offizier und Mannschaftsdienstgraden gebildet. Die Aufgaben der Einheiten umfasste im Wesentlichen Aufgaben, wie sie heute durch Feldjäger der Bundeswehr wahrgenommen werden (Militärpolizei), so unter anderem die Marschbegleitung von militärischen Kolonnen, der militärische

Ordnungsdienst und auch Wachaufgaben im militärischen Strafvollzug.
Der Kommandantendienst wurde in der Regel für 24 Stunden und in Ausnahmefällen für 48 Stunden (Wochenenden) eingeteilt. Die besondere Stellung (Rechte und Pflichten) als Militärpolizist wurde für Angehörige des Kommandantendienst durch das Tragen von weiß gefärbtem Koppelzeug (Koppel, Pistolentasche, Schulterriemen) angezeigt. Diese besondere Form der Aufstellung der Militärpolizei aus Angehörigen allgemeiner Einheiten war die Konsequenz aus den negativen Erfahrungen mit der Feldgendarmerie der deutschen Wehrmacht im Zweiten Weltkrieg.
Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Kommandantendienst

Verkehrsreglerstab



Verkehrsreglerstab beleuchtet

Artikel zum Verkehrsreglerstab der DDR

●

Tambourstab der Polizei

Ausstattung: Tambourstab der Polizei
Von Raimund Leonhardt 13.04.2007, 19:37

Köthen/MZ. – Er ist 40 Zentimeter lang, schwarzweiß gestreift und von innen beleuchtet: Der Reglerstab der Volkspolizei. In Sachsen kehrt er offiziell in den Dienst zurück – dort sollen neue Exemplare angeschafft werden. Auch in Sachsen-Anhalt ist der Stab noch nicht aus dem Polizeialltag verschwunden. Ob er eine Zukunft hat, ist hier allerdings fraglich.
Bei vielen Beamten steht das Utensil jedes DDR-Verkehrspolizisten jedenfalls nach wie vor hoch im Kurs. Im Bereitschaftsraum des Polizeirevieres Köthen zum Beispiel liegen gleich mehrere der alten Kunststoffknüppel griffbereit auf dem Schrank. „Damit lässt sich einfach prima regulieren“, sagt Polizeihauptmeister Torsten Staschel.
„Es kommt halt alles mal wieder“, kommentiert Polizeihauptkommissar Klaus Kartheuser, Leiter des Verkehrsdienstes in Köthen, die Meldung über die Rückkehr des Stabes nach Sachsen. Nach der Wende hat die Anhaltekelle den schwarzweißen Stab verdrängt. Sie war seit Jahren im Westen im Gebrauch und gehört inzwischen auch im Osten zum Standard der Polizeiausstattung.
Der Einsatz des Verkehrs-Reglerstabes aus DDR-Zeiten ist indes nach wie vor zulässig, sagt Klaus-Peter Knobloch, Sprecher des Magdeburger Innenministeriums und verweist auf die Straßenverkehrsordnung. In Sachsen-Anhalt sei die Neuanschaffung von Reglerstäben allerdings nicht geplant. „Wir bleiben bei der Haltekelle“, betont Knobloch. „Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Kelle sehr effektiv ist.“
Das sehen freilich nicht alle Polizisten so. „Die Kelle ist zum Regeln des fließenden Verkehrs nicht geeignet“, sagt Kartheuser. Das rote Licht und der schlichte Kellentext „Halt“ führten in der Praxis immer wieder zu Irritationen bei den Autofahrern.
Deshalb regelten viele Beamten eine Zeit lang ohne Hilfsmittel, einfach mit Händen und Armen den Verkehr. Bis sie auf das bewährte und beliebte Hilfsmittel aus der

Volkspolizei-Zeit zurück griffen. Staschel und Kartheuser loben vor allen Dingen das Licht im Stab, mit dessen Hilfe der Regler auch im Dunkeln gut zu erkennen sei. Und für die Beamten bringe das zudem mehr Sicherheit, weil sie besser erkannt werden.
„Manche Sachen aus der DDR erweisen sich halt erst im Nachhinein als nützlich“, sagt Eberhard Lange und schmunzelt. Er weiht die Schüler seiner Köthener Fahrschule auch in die Geheimnisse der
Zeichensprache eines uniformierten Verkehrsreglers ein. Zwar seien die Abbildungen im Lehrbuch alle ohne Stab gezeichnet. Was aber nichts an ihrer Bedeutung ändere. Lediglich die aus der DDR-Zeit bekannte Dreiseitensperrung, bei der nur die Linksabbieger fahren durften, gebe es nicht mehr.
Was aber so nicht immer mit der Praxis übereinstimmt. Staschel und seine Kollegen nutzen diese Regelung nach wie vor, weil die Dreiseitensperrung eine „super Sache“ sei, wie der Hauptmeister sagt. Der 37-Jährige, seit 1992 bei der Polizei, hat das Regeln mit Stab gar nicht an der Polizeischule gelernt. Er wirbelt aber mit dem Gerät herum wie ein Kapellmeister mit seinem Tambourstab – was keine Show, sondern gelegentlich nötig sei, um dem Autofahrer zu signalisieren: „Sie dürfen noch fahren“.
Wer allzu heftig den Stab am Lederarmband kreisen lässt, der muss allerdings damit rechnen, dass die Innenbeleuchtung schwungvoll aus dem Lampenkörper fliegt. Dagegen gebe es aber ein bewährtes Mittel, erzählt Staschel: „Der Verschluss wird einfach zusätzlich befestigt, dann hält das“.
An der Polizeischule in Aschersleben gehört das „Verkehrsregeln durch Handzeichen“ zum festen Ausbildungsprogramm, so Klaus Kartheuser. „Auch der Stab wird von den Polizeischülern benutzt“, sagt Polizeihauptmeister Hartmut Hennig. Er hat in Köthen ganze Generationen von Polizisten und Helfern am Verkehrsreglerstab ausgebildet und stand selbst 15 Jahre mit dem Teil auf der Kreuzung.
Ein Problem ist indes die Ersatzteilfrage. Die meisten der Stäbe, die Sachsen-Anhalts Polizisten verwenden und wie ihren Augapfel hüten, stammen noch aus der DDR-Produktion. Zwar gab es nach der Wende kurzzeitig einen Hersteller, der sich auf neue Teile für den Reglerstab spezialisiert hatte. Doch als dieser aus der Fertigung ausstieg, war Ende.
Um ihrem „verlängerten Arm“ im Straßenverkehr die Zukunft zu sichern, hoffen die Polizisten in Köthen nun, dass bald ein Hersteller gefunden wird, der Ersatzteile für den Reglerstab liefern kann. Schließlich möchten sie die Stäbe auch künftig in Sachsen-Anhalt einsetzen können.
Quelle:
https://www.mz.de/mitteldeutschland/ausstattung-tambourstab-der-polizei-2846467

Blinkgürtel

Für den Nachteinsatz wurden die Regulierer zusätzlich mit Blinkgürtel ausgerüstet, die eine **Warnfunktion** hatten. Denn Nachts war der Stab zwar beleuchtet, aber heranfahrende Fahrzeuge hätten den armen Regulierer viel zu spät wahrgenommen.



Blinkgürtel der Regulierer



Batteriefach des Blinkgürtels für drei A – Batterien, sichtbar ist die Blinkelektronik

mit den Leistungstransistoren

Video Verkehr DDR

Video Verkehrsregelung durch Polizei heute

Videoausschnitt aus dem DDR- Film Weiße Maus

Video DDR- Verkehr mit Sketch

Video Streifenwagen der Volkspolizei