

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Immer mehr PS in den Straßen ... Die Funktion eines Technischen  
Überwachungs-Vereins in einer Großstadt

[urn:nbn:de:bsz:31-219047](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219047)

## Immer mehr PS in den Straßen . . .

Direktor Dr. Schmitt

Nach dem zweiten Weltkrieg hat die Zunahme des motorisierten Verkehrs ein von den wenigsten vorausgesehenes Ausmaß angenommen, das auch die weitgestecktesten Prognosen übertroffen hat. Dies führte besonders in den letzten Jahren in den großen Städten zu einer Verkehrsdichte, die die Aufnahmefähigkeit der öffentlichen Straßen und Plätze im Stadtkern bis an die natürlich gegebenen Grenzen belastet. Die Schwierigkeiten einer geregelten Verkehrsführung wachsen fast täglich spürbar an und stellen die verantwortlichen Stellen vor Aufgaben, die nur durch weit-schauendes Einfühlungsvermögen und tatkräftiges, aufgeschlossenes Handeln zufriedenstellend zu lösen sind.

Da ein großer Teil der mit dem Kraftfahrzeugverkehr in unmittelbarem Zusammenhang stehenden technischen Fragen in den Tätigkeitsbereich eines TÜV fallen, ist es ganz natürlich, daß sich der Bereich seiner Einflußsphäre gleichfalls ständig ausweitet und daß die technische Überwachung des Kraftfahrzeugverkehrs immer mehr in das Blickfeld der Öffentlichkeit gerät.

Gegründet am 6. 1. 1866 in Mannheim, befaßte sich die „Gesellschaft zur Überwachung und Versicherung von Dampfkesseln in Mannheim zunächst ausschließlich mit der regelmäßigen Überprüfung von industriellen Dampfkesselanlagen auf ihren technischen Zustand mit dem Ziele, alle gefährlichen Veränderungen einer Kesselanlage schon im Entstehen zu erkunden und kostspielige Schäden oder die Gefahr einer Explosion zu verhüten. Zu den ursprünglichen Aufgaben haben sich im Laufe der Jahre in Anpassung an die Bedürfnisse der Wirtschaft zahlreiche weitere Tätigkeits-

Die Funktion eines  
Technischen Überwachungs-Vereins  
in einer Großstadt

gebiete angegliedert. Heute befaßt sich der TÜV Mannheim neben den Dampfkesseln mit Dampffässern und Druckgefäßen, Aufzügen und Hebezeugen mit Elektrotechnik und Kraft- und Wärmewirtschaft, mit Werkstoffprüfungen und Bauüberwachungen. Die Abteilung Kraftfahrwesen, der die Medizinisch-Psychologischen Institute in Mannheim, Karlsruhe und Freiburg angeschlossen sind, ist allen Schichten der motorisierten Bevölkerung unter dem Namen „Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr“ längst zu einem Begriff geworden.

Das um die Jahrhundertwende in den Verkehr gebrachte Automobil war eine technische Erfindung, dessen Gefährlichkeit für die Allgemeinheit dem eines Dampfkessels nicht nachstand. Daher war es naheliegend, die Einhaltung der vom Gesetzgeber zum Schutz der Allgemeinheit erlassenen technischen Vorschriften von einer unabhängigen Stelle überprüfen zu lassen, die auf dem Gebiet der Technik schon ähnliche Aufgaben zu erfüllen hatte. So wurde die Gesellschaft zur Überwachung und Sicherheit von Dampfkesseln schon im Jahre 1906 mit der Prüfung von Kraftfahrzeugen und durch Ministerialerlaß Nr. 13 717 vom 26. 3. 1910 der Großherzoglichen Regierung des Landes Baden mit der „Prüfung der Chauffeure“ beauftragt. Seit 1922 führen wir den Namen „Badischer Revisionsverein“, seit 1939 „Technischer Überwachungs-Verein Mannheim“. Die starke Beanspruchung aus dem Raume Karlsruhe machte es schon vor Jahren erforderlich, in Karlsruhe eine eigene Dienststelle zu unterhalten.

Auch die Arbeit der Prüfstelle dient ausschließlich der öffentlichen Sicherheit, wenn es auch manchem Kraftfahrer mitunter schwer fällt, von vornherein dafür das notwendige Verständnis aufzubringen. Ob es sich um die sich jährlich wiederholende Überwachung der Kraftfahrzeuge des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs, wie Kraftomnibusse, Droschken, Mietwagen, Fernlastzüge, oder ob es sich um die in 2jährigem Abstand durchzuführende Prüfung der Verkehrssicherheit der privaten Kraftfahrzeuge handelt, immer dienen diese Prüfungen letzten Endes dem gleichen Ziele. Dabei gilt es, den Fahrzeughaltern von neutraler Warte aus ein klares Bild über den technischen Erhaltungszustand ihrer Fahrzeuge zu vermitteln und seinen Einfluß auf die Verkehrssicherheit festzustellen.

Die Gewöhnung an ein bestimmtes, vorwiegend von dem gleichen Fahrer benütztes Kraftfahrzeug, schwächt erfahrungsgemäß die selbstkritische Einstellung gegenüber technischen Mängeln, besonders wenn diese sich erst durch beginnenden Verschleiß gewisser Fahrzeugteile ankündigen. Hier kann die Erfahrung unserer Kraftfahrzeug-Ingenieure, die das Ausmaß der möglichen Schwachstellen der verschiedenen Fabrikate und die mannigfachen Formen, wie sie augenfällig werden, während ihrer langjährigen praktischen Tätigkeit kennengelernt haben, eine vorbeugende Hilfeleistung geben. Wie viele Fahrzeughalter zeigten schon ehrliche Überraschung und erkannten es dankbar an, wenn man sie durch frühzeitige Aufklärung vor dem Risiko bewahren konnte, das z. B. eine nurmehr mangelhafte Bremswirkung, eine undichte Bremsdruckleitung, eine angeschlagene Bremsflüssigkeitsleitung oder eine verlorengegangene Schraubensicherung im Straßenverkehr mit sich bringt. Jedes Jahr veröffentlicht der TÜV Mannheim aus der großen Zahl der bei den Fahrzeuguntersuchungen aufgedeckten technischen Mängel eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers Lichtbildaufnahmen der interessantesten und eindrucksvollsten Fälle.

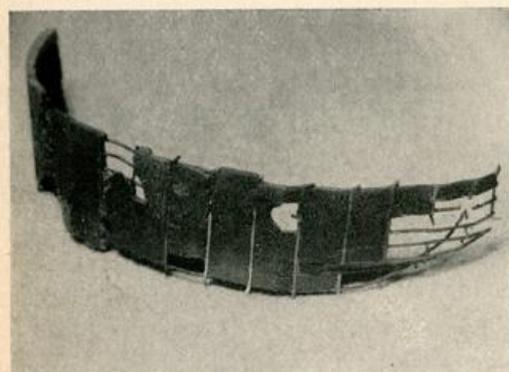


Bild 1

Vorgefundene Bremsbeläge bei § 29 Prüfung

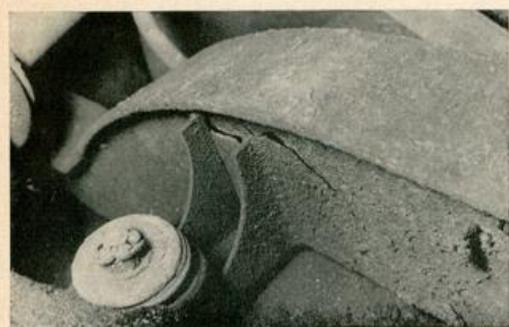


Bild 2

Verkehrsunsicherer Pkw — Eingerissener Querträger

Auf diese Weise soll über den regelmäßigen Leserkreis unserer jährlichen Geschäftsberichte auch die Allgemeinheit angesprochen werden.

Eine Zusammenstellung der an Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Anhänger vorgefundenen technischen Mängel, die sich im Landesdurchschnitt herausstellten, ergibt:

		Bremsen	Beleuchtungsanlagen
Kräder	‰	36	31,0
Pkw	‰	33	31,5
Lkw	‰	59	51,5
Zugmaschinen	‰	21	31,0
Anhänger	‰	25	29,5

Die prozentual größte Anzahl der Beanstandungen der Bremsen und der Beleuchtungsanlagen weisen die Lastkraftwagen auf. Die Kfz.-Anhänger fielen mit 54 v. H. Mängeln an Rahmen, Federn und Zuggabeln ebenfalls auf.

Als besondere Mängel, die auch im verflossenen Geschäftsjahr mit regelmäßig wiederkehrender Häufigkeit aufgetreten sind, wurden wieder festgestellt.

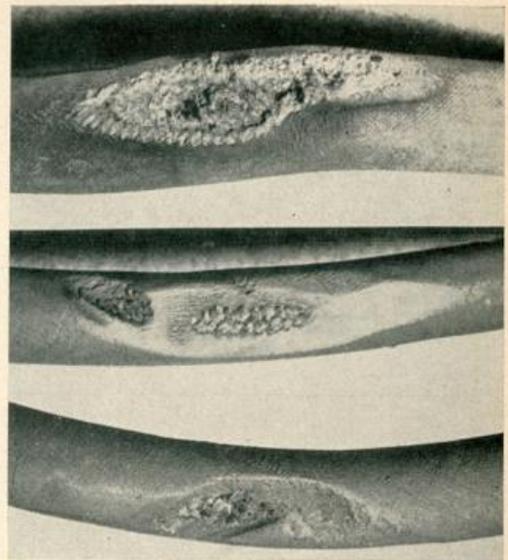
- verölte Vorderradbremzen bei Krädern
- unrunde und beschädigte Felgen, gebrochene Speichen bei Kleinkrafträdern aller Bauarten
- ungenügende Pflege und ungenügende Bremsleistung der Handbremse von Personenkraftwagen
- schlechter Zustand der Bremsschläuche und Bremsleitungen der hydraulischen Bremsen
- falsche nicht blendungsfreie Einstellung der Nebellampen und Rückfahrtscheinwerfer
- ungenügende Wirkung der Handbremse bei Lastkraftwagen
- unzulängliche Instandsetzungsschweißung an Lkw-Fahrgestellen
- unzulängliche Instandsetzungsschweißungen an Anhänger-Zugdeichseln
- vernachlässigte Hubeinrichtungen bei Kipperebauten
- Anrisse und Brüche an Anhängerkupplungen und Querträgern infolge Überlastung im Anhängerbetrieb
- hoher Verschleiß der Lenkungsteile und der Vorderadlerlager infolge Staubeinwirkung bei landwirtschaftlichen Schleppern
- schadhafte Beleuchtungseinrichtungen und Schlußleuchten bei landwirtschaftlichen Schleppern infolge des rauhen Betriebes
- ungenügend befestigte Drehkränze und Befestigungsschrauben an mehrachsigen Anhängern
- ausgeweitete Zugösen und unsachgemäß eingeschweißte Buchsen
- hoher Anteil ungenügend wirkender Auflaufbremsen, weitgehend ohne Notbremsauslösevorrichtung

Eine kleine Auswahl markanter Fälle zeigen die Bilder 1 bis 8.

Kein Zweifel kann darüber bestehen, daß die vom Gesetzgeber angeordnete laufende Untersuchung der Kraftfahrzeuge einen nachhaltigen, günstigen Einfluß auf die allgemeine Verkehrssicherheit ausübt. Innerhalb des vom Staat, der Presse, der Verkehrswacht und von seiten der einschlägigen Verkehrsverbände und Automobil-Club geführten Kampfes gegen den Verkehrsunfall stellt die technische Überwachung einen wirksamen Beitrag dar. Man kann mit Sicherheit sagen, daß die Zahl der Verkehrsunfälle ohne sie noch größer wäre, als sie bedauerlicherweise heute mit 13 515 Toten und 403 988 Verletzten im Jahre 1959 schon ist.

Es wird aber nicht bestritten werden können, daß ein gewisser Anteil unter jenen Verkehrsunfällen, bei denen menschliche Unaufmerksamkeit mitspielt, wahrscheinlich im letzten Augenblick noch zu vermeiden wäre, wenn neben einwandfreier Beschaffenheit der Bereifung auch die Bremsanlage sich immer in der technisch erreichbaren besten Form befinden würde. Wahrscheinlich könnte dann die zwischen rechtzeitig möglicher und tatsächlich durchgeführter Beobachtung liegende Wahrnehmungsverspätung gerade noch durch

Bild 3



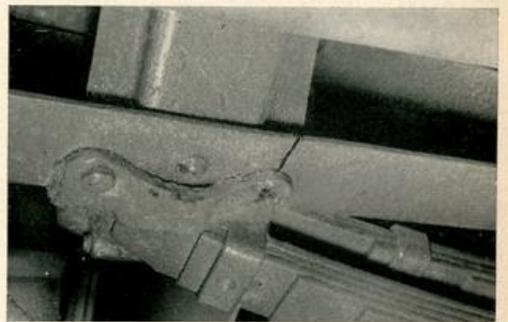
Angescheuerte Bremsleitungen

Bild 4



Bremsschläuche und Batteriekabel gegenseitig durchgescheuert

Bild 5

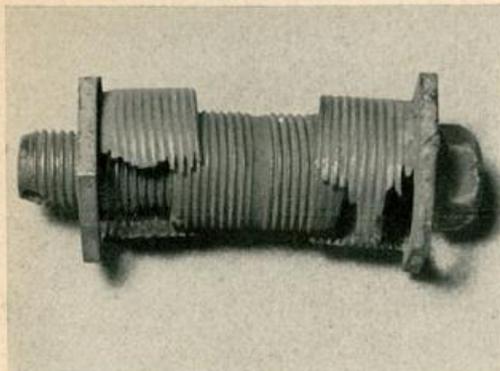


Looser Federbock mit eingerissenem Rahmen; Lkw

Bild 6



Vorderrad hat sich von Achskörper gelöst



Durch Verschleiß völlig zerstörter Federbolzen eines Lkw



Verrotteter Anhänger; gebrochene Deichselstütze

den der besseren Bremswirkung entsprechenden verkürzten Bremsweg aufgeholt werden. So aber entspricht bei vielen Fahrzeugen die Bremswirkung zwar noch dem gesetzlich geforderten Mindestverzögerungswert — was infolge der ständigen Gewöhnung an das Fahrzeug, wie oben erwähnt, vielfach dem Fahrer gar nicht bewußt wird — reicht aber zur Vermeidung des Unfalles nicht mehr aus. Dies mag besonders für Unfälle aus unangemessener Fahrgeschwindigkeit, beim Auffahren auf den Vordermann, bei einem großen Teil der Vorfahrtverletzungen und Überholungsvorgänge zutreffen. Diese vier als Beispiele genannten Unfallarten lassen sich selbstverständlich nach dem Beweis des ersten Anscheins unter die Rubrik „menschliches Versagen“ einreihen und trotzdem war vielleicht eine ausgesprochen technische Ursache mit beteiligt. Da sich aber die Zeitverspätungen in der Aufmerksamkeitsbereitschaft des Fahrers überhaupt nicht und die unmittelbar vor dem Unfall vorhanden gewesene Leistungsfähigkeit der Bremsanlage nachträglich selten ermitteln lassen, müssen diese sehr wesentlichen Gesichtspunkte notwendigerweise außerhalb des Bereiches der Unfallstatistik bleiben. Die Grundlagen, auf denen die Straßenverkehrsstatistik zustandekommt, sind daher ungenau, die Statistik ist unvollständig. Die Beweiskraft der Statistik für die Unfallbekämpfung kann daher gleichfalls nur von bedingtem Wert sein. Die Verpflichtung, die Beteiligung der Fahrzeugtechnik am Unfallgeschehen allein oder in Koppelung mit menschlichem Fehlverhalten auf ein Mindestmaß herabzusetzen, rechtfertigt einen optimalen Untersuchungsaufwand, sowie den Einsatz der neuesten Prüfmethoden und Prüfgeräte. Unsere erst im Januar 1960 mit großzügiger Unterstützung der Stadtverwaltung Karlsruhe im Stadtteil Grünwinkel neu errichtete Dienststelle mit Prüfhalle bildet dafür den besten Beweis.

Da diese Gedankengänge der Allgemeinheit nicht bekannt sind, ist es verständlich, wenn die fast immer mittelbar mit Ausgaben für die Instandsetzung der Kraftfahrzeuge verbundene technische Überwachung nicht immer auf entgegenkommende Bereitschaft beim Publikum stößt. Es bedarf

Bild 7

immer einer nie ermüdenden Aufklärungsarbeit unserer Ingenieure. Ihre Überzeugungskraft wird oft auf eine harte Probe gestellt, wenn es gilt, bei den zahlreichen technischen Laien unter den Kraftfahrzeughaltern die Einsicht dafür zu wecken, daß wir im Interesse ihrer eigenen Sicherheit und vielleicht ihres Lebens auf die Wiederherstellung des technisch erreichbaren Bestzustandes der verkehrswichtigen Teile ihres Kraftfahrzeuges bestehen müssen.

Die stetige Zunahme der Verkehrsdichte und der dabei immer größer werdende Anteil der Personenkraftwagen stellt den TÜV neben der technischen Kraftfahrzeugüberwachung auch auf dem Gebiet der Führerprüfungen vor verantwortungsvolle Aufgaben. Nur wenn der Nachwuchs der Kraftfahrer sorgfältig und wirklichkeitsnahe auf die Anforderungen des Großstadtverkehrs ausgerichtet wird, darf man der Hoffnung Raum geben, daß die Neulinge unter den motorisierten Verkehrsteilnehmern sich auch später den Gefahren der Straßen gegenüber gewachsen zeigen. Eine weitere Steigerung der Unfallziffer muß auch von dieser Seite her mit allen geeigneten Schulungsmethoden verhindert werden. Es ist daher selbstverständlich, daß ein Teil unserer Bemühungen den Karlsruher Fahrschulen und ihrer für die Allgemeinheit nicht unbedeutenden Tätigkeit gilt. Man muß versuchen, den Führerschein-Anwärtern das Verständnis für die Größe der Verantwortung zu erschließen, die ihrer im Verkehr wartet. Ein Teil der Verkehrsunfälle ist ja bekanntlich auf charakterliche Mängel zurückzuführen. Auch auf der 11. Deutschen Therapiewoche 1959 in Karlsruhe wurde dargelegt, daß Disziplinlosigkeit der Kraftfahrer die Mitursache für die schweren Verkehrsunfälle bildet.

Bei den Fahrlehrerprüfungen wird eine strenge Auswahl getroffen. Voraus geht eine medizinisch-psychologische Eignungsuntersuchung der körperlichen, intellektuellen, persönlichen und pädagogischen Fähigkeiten. In unseren medizinisch-psychologischen Instituten werden auch Führerscheinbewerber hinsichtlich ihrer körperlichen und geistigen Befähigung in gemeinsamer Teamarbeit zwischen Medizinern, Psychologen und Sachverständigen begutachtet. Das gleiche geschieht mit den Angehörigen der eigentlichen Verkehrsberufe, wie Omnibusfahrer und Werkfahrer der Industrie auf besonderen Antrag.

In Angleichung an die bundeseinheitlichen Richtlinien, die eine stetig zunehmende Verschärfung der Führerprüfungen beinhalten, wurde auch die Organisation des Prüfwesens den bestehenden Bedürfnissen entsprechend ausgebaut. Das Führerprüfwesen liegt seiner Wesensart gemäß noch mehr in der öffentlichen Interessensphäre als die technische Überwachung. Wie viele Enttäuschungen muß der gefürchtete Sachverständige oder Prüfer auf sein vermeintliches Schuldkonto nehmen, wenn er, gebunden an die strengen Anweisungen der Prüfungsordnung, das Urteil „noch nicht reif für den Führerschein“ aussprechen muß.

Neben der laufenden Überwachung der Kraftfahrzeuge und Abnahme der Führerscheinprüfungen ist der TÜV Mannheim im großen Umfange auch bei der fabrikmäßigen Neuproduktion tätig, um die Einhaltung der Bauvorschriften vor Zulassung zum Verkehr zu begutachten.

Im Getriebe der aufstrebenden, pulsierenden Industriestadt Karlsruhe will auch der Technische Überwachungs-Verein Mannheim e. V. mit seiner außerhalb des Verkehrsstromes am Rande der Stadt gelegenen neuen Dienststelle seinen bescheidenen Anteil zum Wohle der Kraftfahrer der Stadt und ihrer Fahrzeuge beitragen.

Bild 8



Dienststelle Karlsruhe