

Schuld oder Schuldlosigkeit bei Verkehrsunfällen¹. (Voraussesbarkeit — Geistesgegenwart — Schrecksekunde.)

Von

Landrichter **Werner Kleffel**, Berlin.

Vorbemerkung.

Der Beitrag gibt in zum Teil allerdings ergänzter und veränderter Form den Inhalt eines Referats wieder, das der Verfasser am 27. V. 1932 vor der Forensisch-Medizinischen Gesellschaft Berlin erstatten durfte und das seine Ergänzung in Referaten der Herren *Leppmann* und *Moede* fand.

Es handelte sich vor allem nur um eine Einführung in einzelne — vielleicht aber die wichtigsten — Probleme des Verkehrsunfallrechts, die in erster Linie auch eine Diskussion vorbereiten und die Schwierigkeiten zeigen sollte, mit denen ein gerechtes und befriedigendes gerichtliches Verfahren heute, mit fortschreitender Technik auch noch in erheblich stärkerem Maße in Zukunft, zu rechnen hat.

Das Referat wurde absichtlich ohne eingehendere Verwertung bzw. vorgängige Durcharbeitung der Rechtsprechung und Literatur entworfen. Der Verfasser verließ sich im allgemeinen mit Rücksicht auf eine möglichste Unbefangenheit auf sein Gedächtnis und persönliche Notizen aus früherer Zeit. Daraus mögen sich gewisse Ähnlichkeiten und Anklänge an Arbeiten anderer Verfasser erklären, soweit sie sich nicht vorwiegend aus den nach Ansicht des Verfassers oft geradezu selbstverständlichen Auffassungen zu den behandelten Fragen ergeben.

Vor Drucklegung wurde jedoch noch eine kurze Überarbeitung vorgenommen, ein Literaturverzeichnis gefertigt und Anmerkungen nachgetragen, in denen vornehmlich besonderer Kenner spezieller Gebiete gedacht wurde. Soweit technisch zugänglich wurde auch der Text ergänzt.

Bedauerlicherweise sind dem Verfasser aber einige hervorragende Abhandlungen erst so spät bekannt geworden, daß ein an sich wünschenswertes, für die Vollständigkeit vielleicht sogar auch erforderliches Eingehen in entsprechendem Umfange und mit der gebotenen Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt leider nicht mehr möglich war. Mit Interesse war festzustellen, daß das Referat in vielen Punkten fast der gleichen Ansicht wie andere Bearbeiter war bzw. ist. Das darf wohl als Beweis dafür gewertet werden, daß die vertretenen Gedanken im großen und ganzen zum mindesten diskutabel sind und die eingeschlagene Richtung wohl einen gangbaren Weg darstellt.

Einiger Arbeiten muß aber noch ausdrücklich gedacht werden, weil sie geradezu grundlegend sind und von vorläufig noch nicht zu übersehender Bedeutung für die gerichtliche Behandlung von Verkehrsunfällen zu werden versprechen.

Das gilt neben den Arbeiten von *Remund*, *Lubrich* und *Sándor*² insbesondere von den beiden Veröffentlichungen des bekannten Würzburger Psychologen *Marbe*². Die beiden neuesten Schriften dieses ersten Fachmannes auf dem Gebiete der Unfallpsychologie kommen einem längst gefühlten Bedürfnis entgegen und sind tatsächlich geeignet, eine erhebliche Lücke auszufüllen. Alle einschlägigen psycho-

¹ Nach einem Vortrag vor der Forensisch-Medizinischen Vereinigung in Berlin.

² Siehe Literaturverzeichnis.

logischen Fragen werden behandelt. Sie sind nicht nur für die Sachverständigen (Techniker, Psychologen usw.), sondern auch für die Richter, Staatsanwälte, Verteidiger und Polizeibehörden von Interesse, um eine selbständige Stellung zum Fahrlässigkeitsproblem usw. zu gewinnen. Auch der — allerdings nur gebildete — Kraftfahrer selbst wird viel Anregungen aus ihnen gewinnen.

Für das Sondergebiet der Wirkungen des Alkohols auf die Verkehrsmittelführer muß auf die Veröffentlichung der Ergebnisse von *Mayerhofer*¹ verwiesen werden, die gewiß noch einer Erweiterung fähig sind, auch ständig einer solchen unterzogen werden müssen, aber doch über den jetzigen Stand der Forschung umfassenden Bericht erstatten und auch für die Zukunft von größter Tragweite sein werden.

Auf kraftfahrrechtlichem Gebiet kann die Arbeit von Dr. *Eisenführ*¹, Berlin, nicht unerwähnt bleiben. Es handelt sich um eine geschlossene, ungewöhnlich gründliche und anregende Darstellung fast aller wesentlichen Fragen des Autostrafrechts, die um so wertvoller ist, weil ihr Verfasser die Fragen auch mit dem Auge des Praktikers ansieht. Es wird schwer sein, eine andere gleichwertige Arbeit zu finden.

Das Referat hat sich bemüht, sine ira et studio zu kritisieren, zuzustimmen oder abzulehnen. Soweit der eine oder der andere ihm nicht folgen kann, mag er nicht vergessen, daß vorläufig noch alles in Fluß ist und daher noch immer mit Gedanken und Ansichten gerungen werden muß. Mancher Gedanke wird vielleicht später wieder aufgegeben, eingeschränkt, vielleicht auch erweitert werden müssen. Hinzu kommt, daß das Referat sich vorwiegend auch nur auf Andeutungen beschränken, eingehendere Auseinandersetzungen vermeiden mußte und daher nicht als geschlossene Abhandlung angesehen werden kann. Wird auch nur die gewünschte Aussprache eingeleitet, so würde das schon den beabsichtigten Erfolg bedeuten.

Ehe man sich mit der Frage nach Schuld oder Schuldlosigkeit des Führers eines Verkehrsmittels vor allem auch in einem Kreise nicht „reiner“ Juristen befassen kann, muß man wenigstens im großen darüber klar sein, auf Grund welcher gesetzlichen Bestimmungen ein solcher Führer in Anspruch genommen werden kann.

Von vornherein scheiden selbstverständlich alle vorsätzlichen Handlungen aus. Bei ihnen liegt die Frage der Schuld — wenn nicht etwa besondere Umstände, wie z. B. Notwehr oder Notstand, hinzukommen — vollkommen klar. Es ist kein Problem, wenn der Kraftfahrer einen Dritten beseitigen oder körperlich verletzen will und er dies mit Hilfe seines Kraftwagens tut, indem er ihn überfährt. Ein Nichtkraftfahrer nimmt einen Revolver, ein Messer oder seine Hände, der Kraftfahrer seinen Wagen. Auch die Fälle können ausscheiden, in denen es sich um eine — an Vorsatz grenzende — sog. bewußte Fahrlässigkeit handelt, der Täter also den Eintritt des Erfolges für möglich gehalten, aber darauf vertraut hat, daß er nicht eintreten werde². Auch die Fälle inter-

¹ Siehe Literaturverzeichnis.

² RGSt. 56/349; *Müller* zu § 21 KFG. S. 448 u. 456; Kartei „Voraussehbarkeit“; *Marbe I*, S. 11, der mit Recht auch darauf hinweist, daß man schon mit Rücksicht auf seine eigene Person sich hüten wird, bewußt sich und seinen Wagen zu gefährden.

essieren nicht, in denen ein Führer sich bereits vor dem Unfall, einwandfrei feststellbar, leichtsinnig, also fahrlässig vergangen hat, sich fahrlässig, vielleicht sogar vorsätzlich, in die Gefahrensituation begeben hat¹ und hierauf — zum mindesten auch — der Unfall zurückzuführen ist, es sei denn, daß die Feststellung gelingt, daß auch ohne diese Vorwürfe der Unfall naturnotwendig hätte eintreten müssen, also unvermeidbar war: z. B. das Unterlassen von Warnungssignalen und die spätere Feststellung, daß der Getötete oder Verletzte taub und dies dem Führer auch in keiner Weise erkennbar war². Oder auch der Fall, daß zwar eine übermäßige Geschwindigkeit vorlag, ein Überfahren aber auch bei geringster Geschwindigkeit wegen der Plötzlichkeit und Unvorhersehbarkeit des Verhaltens des Überfahrenen vollkommen unvermeidbar gewesen wäre. Mit anderen Worten also: die Fälle des mangelnden Kausalzusammenhanges.

Zivilrechtlich kann ein Führer wegen einer unerlaubten Handlung (§§ 823 ff. BGB.) strafrechtlich wegen fahrlässiger Tötung (§ 222 StGB.), Körperverletzung (§§ 230 a. a. O.) oder wegen Transportgefährdung (§ 316 a. a. O.) in Anspruch genommen werden.

Daß die Verletzung fahrpolyzeilicher Vorschriften zur Schuldfeststellung nicht erforderlich, daß also z. B. eine fahrlässige Körperverletzung auch ohne eine Übertretung von Verkehrsvorschriften möglich ist, sei, wiewohl selbstverständlich, doch noch besonders hervorgehoben³. Daß in der Regel allerdings der Nachweis der Beobachtung jeder erforderlichen Sorgfalt gemäß § 7 KFG. bei einem derartigen Verstoß mißlingen wird, darf aber nicht verkannt werden⁴.

Nach dem BGB. handelt fahrlässig, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt (§ 276). Es muß sich um einen Verstoß gegen allgemein anerkannte Sorgfaltspflichten handeln. Es kann daher im Zivilrecht die Einsicht und Erfahrung gerade des Handelnden oder der Grad seiner Unerfahrenheit niemals zu seinen Gunsten maßgebend sein, sondern immer nur ein objektiver Maßstab, nämlich der eines normalen, ordentlichen und gewissenhaften Menschen. Natürlich wird auf alle Menschen nicht der gleiche Maßstab anzuwenden, sondern es werden auch typische Verschiedenheiten ganzer Gruppen nach Alter, Lebensstellung, Bildung usw. zu berücksichtigen sein. Nur die Individualität des einzelnen scheidet aus⁵.

Im Strafrecht liegt eine Fahrlässigkeit nur dann vor, wenn der Täter die Sorgfalt außer acht läßt, zu der er nach den Umständen und nach

¹ Müller zu § 21 KFG. Anm. D.

² Müller zu § 7 KFG. S. 276.

³ R.G. RdK. 1932, 121; Düsseldorf. RdK. 1932, 58.

⁴ Müller zu § 7 KFG. S. 275.

⁵ Sämtliche Kommentare zum BGB., §§ 276 u. 823, KFG. sowie alle Lehrbücher usw. und zahlreiche Entscheidungen.

seinen persönlichen Verhältnissen, Kenntnissen und Fähigkeiten verpflichtet und auch tatsächlich fähig ist. Hier also spielt die *persönliche* Beschaffenheit des Täters eine Rolle¹.

Wie nun bei beiden Fahrlässigkeitsbegriffen zur Verurteilung oder Bestrafung selbstverständlich hinzukommen muß, daß im konkreten Fall der in Widerspruch mit der Rechtsordnung stehende Erfolg auch auf die Fahrlässigkeit des Täters zurückgeführt werden kann, so ist beiden Begriffen aber auch das Moment der Voraussehbarkeit gemein, der eine ausschlaggebende Bedeutung zukommt².

Für das Kraftfahrrecht muß man sich aber vorerst noch besonders mit der sog. Sorgfaltspflicht befassen. Auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes (§ 7) ist die Haftpflicht für alle Schäden begründet *für den Halter* — mit Ausnahme der Fälle eines begrifflich näher festgelegten unabwendbaren Ereignisses — auch ohne den Nachweis eines Verschuldens. Wir haben hier also, wie bei der Eisenbahn und Straßenbahn (Gesetz vom 7. VI. 1871), die sog. Gefährdungshaftung³. *Der Führer* kann auf Grund des KFG. nur in Anspruch genommen werden, wenn der Schaden durch sein Verschulden verursacht ist. Die Ersatzpflicht für den Halter ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Und als „unabwendbar“ gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist *und* sowohl der Halter als der Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Was das Gesetz unter dieser „Sorgfalt“ versteht, sagt es selbst ausdrücklich nicht. Nach feststehender Lehre und Rechtsprechung⁴ geht dieses Verschulden, dessen Abwesenheit der Halter nachzuweisen hat, aber über das des § 276 BGB. hinaus. Es umfaßt diese Sorgfalt „eine besondere, überlegene, gesammelte Aufmerksamkeit, die durch Gefahren nicht beeinflußt wird und das richtige Handeln auch in schwieriger Lage zu finden weiß. Sie bedeutet die umsichtige Erfassung jedes nur erdenklichen sowie des geeigneten Mittels, in der Not des Augenblicks die Gefahr abzuwenden, sie bedeutet eine auch in schwieriger Lage sich bewährende, den Verkehrsgefahren im Augenblick mit Umsicht und

¹ *Frank* zu § 59; RGSt. 58/30; Kartei „Fahrlässigkeit“ usw.; Leipziger Kommentar pp.

² *Müller* zu § 21 KFG. S. 454 pp.; Kartei; sowie stets zu „Fahrlässigkeit“; Dresden, KG. RdK. **1932**, 197, 19.

³ *Müller* zu § 7 usw.

⁴ RGZ. 86/149, 92/38, 96/131; RG. DAR. 32/200; JW. 28/798, 1279; JW. 32/2018; Jur. Rdsch. **1930**, Nr 629; RG. RdK. 28/115, 363; Kiel RdK. 32/100; Köln RdK 32/87; *Müller* zu § 7 KFG.; Kartei „Geistesgegenwart“ usw.

Geistesgegenwart bezeugende Aufmerksamkeit, sie stellt mit anderen Worten diejenige Sorgfalt dar, deren Beobachtung den Unfall als unvermeidlich, eben als unabwendbares Ereignis erscheinen läßt“. Wäre ein unrichtiges und sachwidriges Handeln in einer plötzlichen Gefahr nicht immer ein Verschulden im Sinne des BGB., so muß es dem Führer aber doch in der Regel als Mangel der ihm obliegenden Sorgfalt auszu-legen sein. Allerdings sind natürlich auch für den Kraftfahrer Lagen denkbar, in denen ein solches Verhalten ihm nicht zum Vorwurf gereichen kann, ganz abgesehen davon, daß diese weite Auslegung überhaupt recht zweifelhaft erscheint. Ob der Führer die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, ist selbstverständlich unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse im Einzelfall zu entscheiden, und der Nachweis wird in der Regel mißlingen, wenn ein Verstoß gegen bestimmte Verkehrsbestimmungen vorliegt (siehe oben). Auch dies gilt aber nicht durchweg, sondern läßt Einschränkungen zu. Man denke an besonders verwickelte, vielleicht kaum oder gar nicht zu meisternde Lagen oder an Fälle, in denen Abweichungen von gesetzlichen Vorschriften geradezu geboten sein können. Und schließlich darf auch nicht der wirtschaftliche Wert und der Zweck des Fahrzeuges in Frage gestellt werden¹. Alles in allem muß man aber behaupten, daß mehr als jetzt schon oder noch verlangt wird, nicht verlangt werden kann, ja daß die von der Rechtsprechung gestellten Anforderungen zum mindesten das Maß des Erträglichen erreicht haben, wenn sie nicht gar schon darüber hinausgegangen sind. Unseres Erachtens kann man dieser scharfen, nicht vom Gesetz, sondern der Rechtsprechung getroffenen Umgrenzung der Sorgfaltpflicht nicht beitreten, ganz abgesehen davon, daß eine Begründung dafür, daß die für § 7 KFG. maßgebliche Sorgfalt mehr sei als die allgemeine Sorgfaltpflicht des BGB., auch niemals gegeben wird. Es wird dies einfach unter Bezugnahme auf die Worte „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“ als Tatsache erklärt. Ganz zu schweigen davon, nach welchem Maßstab denn diese Sorgfalt berechnet wird: nach einer Idealfigur oder nach dem Normaltypus, also nach dem Typ eines brauchbaren Führers? Und wie wird festgestellt, was ein normaler, also brauchbarer Führer ist? Nur die wenigsten Richter können sich doch tatsächlich darüber ein sachverständiges, treffendes Urteil erlauben, weil der Masse die praktische Verkehrserfahrung — das regelmäßige Führen eines Wagens vor allem — einfach fehlt. Das ist in keiner Weise ein Vorwurf, sondern allein die Feststellung eines gegebenen, wenn auch bedauerlichen Zustandes. Die Ablehnung erscheint um so gerechtfertigter, wenn man in einem Urteil die Feststellung findet, daß der Kraftfahrer sich zwar bemüht habe, einen Zusammenstoß mit einem plötzlich vor seinen Wagen biegenden Radfahrer zu vermei-

¹ Müller zu § 7 KFG. S. 275.

den, hierbei aber einen nach Angabe des Beklagten unvermutet erschienenen anderen Menschen verletzt habe, und seine Verurteilung damit begründet wird, daß er keinesfalls, um die eine Gefahr zu vermeiden, jede Rücksicht auf eine etwaige andere Gefahr außer acht lassen dürfe¹. Hier fehlt — wenn auch die Ansicht des RG. im allgemeinen zutreffend ist — vor allem aber die Feststellung, ob der Führer dazu überhaupt in der Lage war². Vermag man auch wirklich einen wesentlichen Unterschied darin zu finden, ob ein Führer wegen Verletzung der gegenüber der Allgemeinheit schuldigen Sorgfalt mit einer öffentlichen Strafe belegt werden oder ob er bloß einem Beschädigten den durch den Unfall entstandenen Schaden ersetzen soll³? Die Ablehnung gilt aber vor allem auch für die Frage der mangelnden Geistesgegenwart⁴ und die der Vorausssehbarkeit. Die Rechtsprechung setzt sich unseres Erachtens in Widerspruch, wenn sie einerseits auch in schwieriger Lage Geistesgegenwart verlangt und erklärt, daß Halter und Führer einen diesbezüglichen Mangel nach § 7 zu vertreten haben, wenn sie aber doch anerkennen muß, daß man unter Geistesgegenwart „eine bei weitem nicht allen Menschen verliehene Eigenschaft versteht, gegen unerwartete Ereignisse gerüstet zu sein, für deren Fehlen niemand verantwortlich gemacht werden kann“⁵. Gewiß mag und muß man sogar verlangen, daß der Führer allgemein erprobte und anerkannte Fahrregeln, die Verkehrsvorschriften usw. beherrscht, in ständiger Bereitschaft und Aufmerksamkeit ist, man mag es nicht nur als Idealforderung aufstellen, aber bezeichnet man die Geistesgegenwart als eine Gabe, eine Eigenschaft und rechnet man in so vielen Entscheidungen das Fehlen dieser Gabe mit Recht nicht als Verschulden an, so kann man auch in Einzelfällen des § 7, wenn wirklich einmal die Geistesgegenwart gefehlt hat, das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses doch nicht leugnen und einen Mangel der erforderlichen Sorgfalt behaupten, es sei denn, daß dieser Mangel auf, gewöhnlich vorheriger, Fahrlässigkeit beruht. Das bedeutet eine durch nichts gerechtfertigte Überspannung des Begriffs der Sorgfalt und der Anforderungen an Halter und Führer. Ganz abgesehen davon, daß der Begriff der Sorgfalt nie rein abstrakt, unpersönlich, ohne jede Beziehung zur menschlichen Natur gedacht und festgelegt werden kann, zeigt doch auch die Fassung des Gesetzes, daß man es bei dem

¹ RG. RdK. 1928, 115.

² Oft fehlt auch die Feststellung, ob und weshalb denn das Gefahrenmoment dem Führer überhaupt erkennbar gewesen ist. Eine Feststellung, die selbstverständlich auch im Rahmen des § 7 KFG. getroffen werden muß. Vgl. dazu *Landsberg*, DAR. 1930, 71, 72.

³ Karlsruhe, RdK. 1928, 363.

⁴ Kartei „Geistesgegenwart“.

⁵ KG. RdK. 1928, 207; HRR. 1927, 368; RG. RdK. 1929, 248; Kartei „Geistesgegenwart“. *Alsberg*, JW. 1930, 1972. Vgl. *Lubrich*, RdK. 1932, 191.

Ausschluß der Haftpflicht gerade auf das persönliche Moment abstellt und die Gefährdungshaftung bei schwierigen Lagen so wenigstens mit einem Körnlein Verschulden verknüpft. Genau so wie man einen Menschen nicht mit der Begründung haften lassen kann, daß er dumm sei, ihn also auch für seine Dummheit nicht bestrafen kann, so kann man nicht erklären: daß einem Menschen die Geistesgegenwart fehle, sei kein Verschulden, aber trotzdem sei er wegen dieses Fehlens haftbar. Bei der Feststellung, daß ein unabwendbares Ereignis nicht vorliege, wird doch gerade — wie der Wortlaut ergibt: *Beobachtung* aller nach den Umständen gebotenen Vorsicht — auf das subjektive Moment abgestellt, und man muß daher im Einzelfall auch die mangelnde Geistesgegenwart entschuldbar sein lassen. Stellt man es auf dieses Moment nicht ab, dann wäre die ganze Bestimmung überflüssig, und man könnte den den Halter und Führer betreffenden Passus gestrichen.

Es muß aber auch, wenn man jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt verlangt, die Frage der Voraussehbarkeit eine Rolle spielen. Es kann daher unseres Erachtens auch eine Haftpflicht nach dem Kraftfahrzeuggesetz (§ 7) dann nicht gegeben sein, wenn es sich um einen Unfall handelt, dessen Eintritt — bei gehöriger Aufmerksamkeit natürlich — nicht voraussehbar war. Die nach den Umständen des Einzelfalles gebotene Sorgfalt steht im engsten Zusammenhang mit der Voraussehbarkeit, sie wird wesentlich hiernach bestimmt. Man kann nicht eine Sorgfalt gebieten, nicht die umsichtige Erfassung des geeigneten Mittels, eine Gefahr abzuwenden, für Situationen und Gefahren, die unvorhersehbar sind.

Das alles bedeutet nun nicht etwa die Ablehnung einer gesteigerten, besonderen oder erhöhten Sorgfaltspflicht. Es bedeutet nur eine Warnung vor Übertreibungen und vor Überspannungen. Das bedeutet auch nicht, daß der Kraftfahrer nicht mit Unbesonnenheiten und verkehrswidrigem Verhalten anderer zu rechnen hat¹, es bedeutet auch hierzu nur die gleiche Warnung. Gebrechliche, Frauen und Kinder sind besonders schutzwürdig, besonders vorsichtig zu beobachten und zu behandeln. Aber man vergesse auch nie, daß z. B. Kinder immer mehr auf die Verkehrsgefahren aufmerksam gemacht werden, und daß vor allem auch ihr Alter eine besondere Rolle spielt. Schließlich darf man auch von Kindern, vor allem in der Großstadt, ein gewisses Maß eigener Sorgfalt erwarten.

¹ Zur Frage, inwieweit der Kraftfahrer mit Unbesonnenheiten anderer Verkehrsteilnehmer usw. und ihrem verkehrswidrigen Verhalten zu rechnen hat, vgl. u. a. *Eisenführ* S. 95 ff.; RdK. 1930, 401; v. *Miaskowski*, Autorechtl. Rdsch. 1930, 76; *Arndt*, RdK. 1931, 182, 263, JW. 1932, 2039; *Gülde*, DAR. 1929, 711; *Landsberg*, DAR. 1930, 71, 72 und zahlreiche andere sowie zahlreiche einschlägige Urteile (Dresden, RdK. 1932, 129; RG. RdK. 1931, 161; RGSt. 66/106; RG. RdK. 1930, 138).

Unmöglich an dieser Stelle anzuführen, was alles an Sorgfalt verlangt werden kann und verlangt wird. Es wird ohnehin noch darauf einzugehen sein.

Wesentlich ist aber natürlich, worauf besonders auch *Eisenführ* hinweist¹, bei der Schuldfeststellung vor allem auch die Einstellung des Richters, das Maß seines Verstehenwollens (des Eingehens auf die Erklärungen der Parteien usw.) und seines tatsächlichen Verständnisses (natürlich auch die eigene Erkenntnis dieser Tatsache, die Selbsterkenntnis der seinem Wissen gezogenen Grenzen) für die technischen, aber auch wirtschaftlichen Voraussetzungen und Zusammenhänge, für das, was der Kraftfahrer wirklich zu leisten vermag und was ihm zu leisten und zu vertreten zuzumuten ist. Der Richter, der im Kraftwagenfahren nur einen Sport oder ein Vergnügen sieht, wird mehr verlangen, wird strengere Anforderungen stellen als der, der in dem Kraftwagen eine Errungenschaft der Technik sieht, die vor allem auch der Allgemeinheit zugute kommt. Rein logisch kann man natürlich immer sagen, daß der Kraftwagenführer z. B. halten, wenden, bremsen, langsam fahren mußte. Man findet diesen Gedanken häufig in vielen Urteilen: es ist ein Unfall eingetreten, also muß du, Kraftfahrer, Schuld haben². Mit logischen Normen kann man jeden verurteilen und ins Gefängnis schicken. Aber nicht die logische Formel, die dem Richter vorschwebt, ist allein entscheidend. Es wird fast immer vergessen oder übersehen, daß vor allem der sog. psychischen Kausalität eine ausschlaggebende Bedeutung zukommt. Diese hat ja den Führer zu ganz bestimmtem Verhalten veranlaßt. Er hat einen Fahrplan, er hat ein Ziel, er hat Erfahrungen, eigene Geschicklichkeit, er hat sich eingerichtet auf das Verhalten der übrigen auf seinem Wege befindlichen Fahrzeuge, auf besondere Gefahren, oder diese haben *ihn* wieder zu einem ganz bestimmten Verhalten oder zu einer ganz bestimmten Technik gezwungen. Ein Unfall kommt in der Regel auch stets durch eine vielfache Verursachung zustande. Die Persönlichkeit der Beteiligten spielt eine Rolle, nicht zu vergessen die behördlichen Verkehrsregelungen, die eine große Gefahr bilden können. Der Fahrer und das ganze Publikum sind auf Kommando und Signal trainiert, die freie Verantwortung wird eingeschränkt usw. In diesem Zusammenhang nicht zu vergessen gelegentliche Änderungen in der Verkehrsregelung, z. B. infolge Ausschaltung der Lampen, an die auf oft befahrener Straße der Führer gewöhnt ist und mit ihnen daher rechnet. Weiter nicht zu übersehen eine mangelhafte Befehlsgabe seitens der

¹ S. 95ff.; RdK. 1930, 401.

² KG. Autorechtl. Rdsch. 1930, 92: „Schon die Tatsache, daß der Unfall sich ereignet hat, beweist also, daß das Auto zu schnell gefahren oder nicht rechtzeitig gebremst ist.“

Polizeibeamten usw.¹. Hinzu kommt das persönliche Wohlbefinden, die Disposition des Beteiligten, eine etwaige Ermüdung, die Temperatur, die sowohl auf die geistige wie körperliche Beweglichkeit einwirkt, andere Momente, die die Aufmerksamkeit besonders in Anspruch nehmen oder ablenken, unbewußt sorgloser machen und vieles andere². Bei Nebenstraßen ist daran zu denken, daß hier dem Ermessen des einzelnen ein weiterer Spielraum gesteckt ist als auf Hauptstraßen. Kurzum, die Beispiele lassen sich unzählig vermehren. Es bedarf unter Umständen also einer besonderen Kausalitätsanalyse, es ist erforderlich oder es kann wenigstens erforderlich sein, zuerst einmal unabhängig von der Schuldfrage die allgemeine Kausalität zu erörtern, wobei auch immer daran zu denken ist, daß man vor allem auch die Zeit vor dem Unfall und nicht etwa nur diesen allein betrachten darf³.

Und schließlich darf der Richter auch nie vergessen, daß der Praktiker sich vor allem nach den Regeln des praktischen Erfolges, nach dem, was praktischen Erfolg hat oder zu haben verspricht oder nach seinen Erfahrungen schon gehabt hat, richtet und nicht so sehr nach den gesetzlichen Vorschriften oder nach dem, was nachträglich dem Richter etwa als zweckmäßig erscheint, was evtl. auch durch nachträgliche theoretische Begutachtung oder seiner und der Sachverständigen Ansicht hätte geschehen sollen und müssen. Daß der, der sich stets strikt an die gesetzlichen Vorschriften hält, geradezu zur Verkehrsgefahr werden kann, werden wir später noch sehen.

Und was heißt denn Sorgfalt, Vorsichtigkeit, Achtung haben? Ist das wirklich ein objektiver, unverrückbar feststehender Begriff? Hat nicht jeder Führer, jeder Wagen auch seine eigene Norm?

Und endlich, in diesem Zusammenhange auch bedeutsam, die Frage der erlaubten Gefährdung, des „statthaften Risikos“⁴, die wesentlich, wenn nicht sogar ausschlaggebend für die Umgrenzung der Sorgfaltspflicht ist. Ihre Grenze steht nicht unverrückbar fest, sie wechselt mit den Zeitanschauungen, den Lebensnotwendigkeiten, dem Fortschritt und schließlich auch der Disziplin des Publikums jeder Epoche, sie muß mit ihnen wechseln. Die Frage der erlaubten Gefährdung kann natürlich hier auch nicht im einzelnen erschöpft werden. Auch hier müssen Verweisungen und Andeutungen genügen. Man muß immer daran denken, daß es eine Unzahl von Handlungen gibt — und zu ihnen gehört auch das Kraftfahren — die naturnotwendig eine gewisse

¹ Vgl. hierzu *Marbe I*, insbesondere S. 15.

² Vgl. hierzu *Marbe I*, insbesondere S. 14/19.

³ Vgl. v. *Miaskowski*, Autorechtl. RdSch. 1930, H. 2; *Meyer*, Verkehrs-Warte 1930, H. 10, 242; *Arndt*, RdK. 1930, 466.

⁴ Vgl. *Eisenführ* a. a. O.; *Karsen*, RdK. 1931, 280.

Gefährdung der Umwelt bedingen, ohne sie gar nicht denkbar und möglich sind und bei denen die Möglichkeit der Verletzung anderer Rechtsgüter nicht nur außerhalb der menschlichen Erfahrung liegt, sondern selbstverständlich ist, und deren Unterlassung doch nicht verlangt werden kann. Hier verweise ich insbesondere auf *Eisenführ*¹, der ebenfalls Fabriken, Bergwerke und auch den Kraftfahrzeugverkehr anführt. Als Narr könnte doch nur der angesehen werden, der wirklich ernsthaft derartige Betriebe, an denen im übrigen auch die Allgemeinheit erheblich interessiert ist, verbieten wollte. Die Zulässigkeit des Betriebes wird nur durch den Gefährdungsgrad begrenzt, d. h. also, man würde eine Pulverfabrik mitten in Berlin selbstverständlich verbieten können. Hier tritt allerdings die Notwendigkeit und Zulässigkeit der ungehinderten Ausübung hinter dem Schutz der Allgemeinheit zurück.

Man kann diese Frage des „statthafter Risikos“ und der notwendig erlaubten Gefährdung vielleicht auch verknüpfen mit der Frage der sog. „Zumutbarkeit“. Es ist hier nicht die rechtliche Zumutbarkeit, die Möglichkeit eines den Erfolg vermeidenden Verhaltens, also das andere Element der Fahrlässigkeit neben der Voraussehbarkeit des eingetretenen Erfolges, sondern die praktische, evtl. auch als wirtschaftliche zu benennende Zumutbarkeit gemeint. Man denke an haltende Autos am Straßenrande², hinter denen jederzeit — auch immer voraussehbar — ein Fußgänger hervorspritzen kann, bei denen jederzeit eines der Autos zur Abfahrt abwenden kann. Soll ein Fahrer wirklich ernsthaft ständig damit rechnen und sich darauf einstellen? Dann bedürfte er etwa 8 Tage, um die Friedrich- oder Leipziger Straße in Berlin entlang zu fahren, er könnte bei entsprechenden Situationen stundenlang vor Straßenkreuzungen stehen oder niemals hinüberkommen. Ein solcher Fahrer wäre unmöglich. Man darf und muß also behaupten, daß gewisse Vorschrifts- ja auch Sorgfaltsverletzungen immer erforderlich sind, um einen Betrieb — auch den Straßenverkehr — in Gang zu halten³. Das beweist Ihnen auch die Eisenbahn. Würde jeder Eisenbahner genau seine sog. Sorgfaltspflichten, die Gesetz, Vorschriften oder Rechtsprechung von ihm verlangen, getreulich erfüllen, dann könnte er niemals pünktlich abfahren, Verspätungen aufholen und pünktlich ankommen. Dann würde der Betrieb zum Stillliegen kommen. Ein solches Verhalten würde sich schlimmer auswirken als ein Streik. Würden alle Eisenbahner sich vereinbaren — in Österreich soll es ja schon einmal so gewesen sein —, sich genau an die Vor-

¹ S. 95 ff.

² Vgl. Dresden, RdK. 1932, 129, wo es sich aber offenbar um ein parkendes Auto und zudem ein Kind handelt.

³ Ebenso *Eisenführ*, S. 107 ff.

schriften zu halten, dann wäre das eine schlimmere, auch von den Verwaltungen viel mehr gefürchtete Sabotage des Betriebes, ein viel gefährlicheres Verhalten als ein Streik. Die peinlich korrekte Erfüllung kann also eine so große Gefahr für die Allgemeinheit bedeuten, daß sie — obwohl man sie gebieten mag, auch muß — aber doch nicht zumutbar und daher das Gegenteil wohl auch nicht strafbar ist. Der einzelne, vielleicht sogar das Gesetz, muß also gelegentlich weichen. Gewisse Übertretungen müssen gestattet sein, werden ja auch gestattet, um den Verhältnissen Rechnung zu tragen, zumal sie durch die Wirklichkeit einfach erzwungen werden. Das gilt auch für den Straßenverkehr. Alles andere wäre eine theoretische Überspannung, eine Überschätzung, weltfremde Anforderungen. Diese gewisse Gefährdung liegt aber auch im Interesse der Allgemeinheit, sie wird ausgeglichen durch die Vorteile, an denen die Allgemeinheit übrigens auch teilnimmt.

Diesen Gedanken muß der Richter in seinen Anforderungen ebenso Rechnung tragen, wie den wechselnden Anschauungen, dem Wachsen des Verkehrs, der weiterentwickelten Technik. Wie die einmal gewonnenen Anschauungen aus der Zeit der Postkutsche ihre Gültigkeit wenigstens nicht allgemein behalten haben, so müssen auch die über den Umfang der Sorgfaltspflicht und damit auch die über Schuld oder Schuldlosigkeit zwangsweise wechseln. Sie haben nicht Ewigkeitswert, sie sind vielleicht den Eintagsfliegen vergleichbar.

Die Rechtsprechung muß bei ihrer Entscheidung, ob die gebotene Sorgfalt beobachtet ist, zuerst auch immer davon ausgehen, daß das Kraftfahren, das Straßenbahnfahren usw. „legitim“, „legal“ ist, genau so, wie das Fahren mit der Pferdedroschke oder das Gehen und Radeln. Dem Kraftfahrer wird die Fahrerlaubnis doch nicht nur unter der Bedingung erteilt, daß nichts passiert. Ein Recht auf die Straße, auf den Fahrdamm hat auch der Kraftfahrer, ein ganz besonderes Recht, weil er allein auf ihn angewiesen ist. Fußgänger, die sich auf der Gehbahn selbstverständlich sicher fühlen können und damit nicht zu rechnen brauchen, daß etwa plötzlich vor oder hinter ihnen ein Auto auftaucht¹, müssen ihrerseits beim Überschreiten des Fahrdammes eine erhöhte Aufmerksamkeit beobachten. Es ist durchaus nicht unberechtigt, auch die Fußgänger und die übrigen Verkehrsteilnehmer hierzu anzuhalten. Das um so weniger in einer Zeit, wo die Aufklärung über das Verhalten auf der Straße und die Gefahren auf ihnen schon im jüngsten Alter einsetzt und sich geradezu überstürzt. Gewiß muß der Kraftfahrer mit Unbesonnenheiten anderer rechnen, es fragt sich aber immer, wie weit das zu gehen hat. Und in einer Zeit, die allen gleiches Recht und gleiche Pflichten auferlegt, könnte man vielleicht auch den übrigen Verkehrsteilnehmern ins Gedächtnis zurückerufen, daß

¹ Vgl. Verkehrs-Warte 1931, H. 10, 291.

gelegentlich auch der Kraftfahrer unbesonnen sein kann. Zugegeben, daß die Rechtsprechung sich schon erheblich geändert hat, aber so weit ist es wohl noch nicht gekommen, daß Kraftfahrer, Straßenbahnführer berechtigt sind, zu glauben, daß andere Menschen sich normal und vernünftig benehmen.

Und das führt zu der Frage der Voraussehbarkeit¹. Nach feststehender Rechtsprechung des Reichsgerichts ist alles das, was noch im Rahmen der täglichen Lebenserfahrung liegt, mit dem nach allgemeiner menschlicher Erfahrung gerechnet werden kann und dessen Eintreten der Täter nach seiner persönlichen Eignung in Erwägung ziehen konnte, voraussehbar. Das bedeutet also zugleich, daß er sich nicht darauf berufen kann, daß er nach seinen persönlichen Erfahrungen einen Erfolg, mit dem allgemein gerechnet wird, für ausgeschlossen gehalten hat. Natürlich muß er in der Lage gewesen sein — nach seiner ganzen Persönlichkeit — zu erwägen, daß seine persönlichen Erfahrungen den allgemeinen des täglichen Lebens nicht entsprechen.

Soweit also Unbesonnenheiten anderer Wegebenutzer in diesen Rahmen der täglichen Lebenserfahrung fallen, muß der Kraftfahrer natürlich auch diese in den Kreis seiner Erwägungen ziehen. Den tatsächlichen Verlauf braucht er in allen Einzelheiten nicht voraussehen, es genügt, wenn er sich den allgemeinen Verlauf vorstellen konnte. Es muß ihm nachgewiesen werden, daß er dazu imstande war. Auch zu dieser Frage Hunderte von Entscheidungen, Hunderte von Aufsätzen, auf die im einzelnen nicht eingegangen werden kann. Wenn in einer Entscheidung² von dem „erfahrungsmäßigen“ Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung gesprochen wird, so darf man dies wohl mit dem „gewöhnlichen“ Zusammenhang gleichstellen, man wird die besonderen Umstände der Verkehrslage zu berücksichtigen haben usw. Ungewöhnlich weit geht aber wohl Dresden³, wenn es offenbar als voraussehbar das hält, was überhaupt auf irgendeine Weise vom aufmerksamen Führer für möglich zu halten ist. Begrüßenswert dagegen wieder die gelegentliche Feststellung des Reichsgerichts⁴: „Die Verkehrssicherheit verlangt, daß jeder Wegebenutzer mit der Einhaltung der Vorschriften ihm gegenüber rechnen darf und soll.“ Diese Feststellung könnte, wenn sie Gemeingut der gesamten Rechtsprechung würde, viel Streit, viel Verbitterung mit einem Schläge beseitigen. Zutreffend auch ein Urteil des Kammergerichts⁵, das feststellt, daß

¹ Hierzu vgl. alle Urteile bzgl. „Voraussehbarkeit“; Kartei „Voraussehbarkeit“; RG. RdK. 1930, 138; DAR. 1932, Nr 5 und vor allem Arndt, RdK. 1931, 263 mit ausführlichster Literaturangabe.

² Dresden, 2 OStA. 244/30.

³ Dresden, RdK. 1932, 122, dazu auch Güldé.

⁴ RG. DAR. 1929, 297, dazu Landsberg, DAR. 1930, 71, 72.

⁵ RdK. 1932, 19.

man jedenfalls im Zweifel nur das Maß an Vorsicht verlangen darf, das ein „ordentlicher“ Kraftfahrzeugführer anwendet, und daß es bedenklich sei, wenn die Strafkammer vom Angeklagten Vorsichtserwägungen verlange, die von keinem der Sachverständigen für notwendig erachtet würden. Zum mindesten hätte sie sich mit der Frage näher auseinanderzusetzen müssen, wie sie dazu gelangt sei, von einem gewöhnlichen Kraftwagenführer ein größeres Maß von Vorsichtserwägungen zu verlangen, als sie die beiden Sachverständigen angestellt haben würden.

Erheblich gemildert die bisherige Rechtsprechung des Reichsgerichts über die Voraussehbarkeit von Unbesonnenheiten auch im Urteil vom 22. II. 1932¹, wie wohl sich diese Entscheidung aber auch nur mit einer Unbesonnenheit eines anderen Kraftfahrers beschäftigt und zudem noch mit einem Kraftdroschkenführer. „Einem solchen gegenüber (Berliner Droschkenführer) bedarf der Grundsatz, daß der Kraftfahrer mit Unbesonnenheiten und Unachtsamkeit anderer Wegebenutzer rechnen muß, einer gewissen Einschränkung; daß ein solcher überhaupt nicht auf die Fahrbahn achte und andere sich ihm nähernde Fahrzeuge nicht sehe, kann nicht ohne weiteres als innerhalb der allgemeinen Erfahrung liegend angesehen werden.“

Aus alledem ergibt sich zwar, daß ganz entfernte Möglichkeiten, die dem erfahrungsgemäßen und natürlichen Verlauf der Dinge widersprechen, nicht verlangt werden dürfen, aber die nachfolgenden Beispiele stellen — bei allem Respekt vor hohen und höchsten Gerichten — bestimmt doch zu hohe Anforderungen: So darf ein Kraftfahrer nicht annehmen, daß eine Radfahrerin den Erfordernissen des großstädtischen Verkehrs gewachsen ist², er muß auch damit rechnen, daß ein Radfahrer, der vor ihm fährt, an seinem Ziel angelangt ist und einem auf der anderen Seite der Straße liegendem Haus zustreben wird, ohne sich umzusehen oder durch ein Zeichen sein Vorhaben anzuzeigen³. Der Kraftfahrer muß auch sogar damit rechnen, daß sich auf der Fahrbahn infolge eines Unfalles oder Trunkenheit hilflos auf dem Boden liegende Personen befinden⁴! Da der Kraftfahrer weiter nicht nur seine Fahrbahn, sondern auch die Gehbahnen und die gesamte Fläche der Straße beobachten muß, muß er auch damit rechnen, daß ein beleibter Herr, der sich in einen leichten Trab setzt, plötzlich schräg über die Straße und hinter einem Pferdefuhrwerk entlang läuft, um noch einen an einer Endhaltestelle stehenden Straßenbahnzug zu erreichen⁵. Man muß weiter damit rechnen, daß eine Frau, die links neben einem Leiterwagen

¹ RG. JW. 1932, 2039, dazu ebenda *Arndt*.

² RG. RdK. 1929, 148.

³ RG. RdK. 1931, 181, dazu *Arndt*, S. 182, in ausführlicher und erschöpfender Stellungnahme.

⁴ Bayr.OblG. RdK. 1930, 455.

⁵ RG. RdK. 1932, 60, dazu ebenda *Schifferer*, S. 61, *Meyer*, S. 113.

geht, trotz Warnungssignale plötzlich den Wagen losläßt und vor das Auto springt, man muß an Hunde denken, die auf den Straßendamm laufen können usw. usw. In Luzern standen 3 Männer mitten auf dem Damm im eifrigsten Gespräch, ohne sich durch die Signale des Kraftfahrers stören zu lassen. In der Annahme, daß die Männer in ihrer Stellung verharren würden, fährt der Führer langsam vorbei, doch im gleichen Augenblick rennt der eine der Männer geradewegs in das Fahrzeug. Das Gericht in Zürich meinte, daß, wenn es sich um 3 Frauen gehandelt hätte, der Führer mit dieser Unbesonnenheit hätte rechnen können, denn bei Hühnern, Rindvieh und Frauen könnte man nie vorher wissen, welche Richtung sie plötzlich einzuschlagen belieben. Das Bundesgericht in Lausanne war nicht so ungalant, sondern meinte seinerseits, auch den Herren der Schöpfung gegenüber hätte der Führer mit einer solchen Unvorsichtigkeit rechnen müssen. Muß es auch wirklich für einen Kraftfahrer voraussehbar sein, daß eine Frau sich in selbstmörderischer Absicht vor seinen Wagen stürzt, ist er wirklich zu Recht verurteilt, wenn der Ehemann erklärt, daß seine Frau den gleichen Versuch 8 Tage vorher schon einmal gemacht habe? Nach diesem Urteil muß man auch den Lieferanten des Gashahnes verurteilen, mit dessen Hilfe sich ein Mensch ins Jenseits befördert. Muß ein Zugführer wirklich damit rechnen, daß eine Person auf den Gleisen betrunken oder auch ein Selbstmörder ist, muß er wirklich seinen Zug sofort bremsen, kann er nicht auch mit Recht annehmen, daß es sich um einen revidierenden Eisenbahnbeamten handelt oder um einen die Flora des Bahndammes studierenden Botaniker, die selbst genügend Obacht geben werden? Ist es schuldhaft, daß dies zufällig eine falsche, aber doch immerhin mögliche Annahme war?

Nach diesen Beispielen kann man doch wirklich nicht leugnen¹, daß im Vergleich mit einem Chauffeur der größte Psychoanalytiker nur ein lächerlicher Stümper ist, und daß das Gehirn des Kraftfahrers in einer Geschwindigkeit arbeiten muß, gegen die die Geschwindigkeit des Kolbens in seinem Motor, der sich mindestens 120mal in der Sekunde auf und ab bewegt, geradezu als Schleichen zu bezeichnen ist. Und es sind als Beispiele nicht einmal verwickelte Situationen gewählt.

Voraussehbarkeit darf aber auf keinen Fall mit Aufmerksamkeit verwechselt oder gar gleichgesetzt werden. Aufmerksamkeit ist etwas ganz anderes; Voraussehbarkeit ist an sich unabhängig von ihr. Aber auch bei größter Aufmerksamkeit kann aus den verschiedensten Gründen etwas verborgen geblieben, übersehen worden, oder bei zuviel Möglichkeiten von Gefahren nicht in das Bewußtsein gelangt sein. Sind Gefahrenzonen aus Unaufmerksamkeit übersehen, so genügt schon diese Feststellung zur Verurteilung, und man braucht sich mit der Frage der

¹ Vgl. *Isaac*, 35. Juristentag Bd. 2, S. 205ff., insbesondere S. 232ff.

Voraussehbarkeit im allgemeinen gar nicht zu befassen. Das ist das gleiche wie bei der Sorgfalt, wenn ich mich leichtsinnig selbst in die Gefahr gebracht habe. Genau so, wie man sich nicht darauf berufen kann, einen Erfolg nicht vorausgesehen zu haben, weil man betrunken war oder trotz erkennbarer Ermüdung sich ans Steuer gesetzt hat. Natürlich ist es auch möglich, daß man unaufmerksam war und daß man doch freigesprochen wird, weil festgestellt wird, daß es sich um ein absolut unvorhersehbares Ereignis handelte, der Erfolg also auch bei gehöriger Aufmerksamkeit eingetreten wäre.

Man kann aber auch subjektiv so aufmerksam wie möglich gewesen sein, man kann in gespanntester Aufmerksamkeit gefahren sein und doch — vielleicht infolge dieser angespannten oder überspannten Aufmerksamkeit — unbewußt auf Sekunden eingedämmert sein¹. Wie oft ist einem das schon beim Korrektur- oder Urteillesen, ja sogar auch am Steuer des Wagens begegnet? Ja, man hat auch irgendwo hingesehen mit der bestimmten Absicht, etwas zu sehen oder festzustellen, und man hat trotzdem nicht gesehen. Wie man es nun wissenschaftlich bezeichnet, als Aufmerksamkeitslücke, Eindämmern bei offenen Augen oder Dösen, mag dahingestellt bleiben. Das mögen die Mediziner usw. entscheiden. Dösen mag wohl zutreffen, denn das tut man wohl auch immer unbewußt, niemand wird bewußt oder absichtlich dösen. Man döst vielleicht infolge der Hitze, einer Ermüdung usw. Eine allgemeine Dösigkeit darf man wohl als Konzentrationsunfähigkeit bezeichnen. Sie wäre unbeachtlich, wenn dem Führer diese seine Veranlagung bewußt geworden ist. Sonst dürfte aber bei den soeben besprochenen Zuständen die Schuld höchst zweifelhaft sein.

Eine weitere Frage: Was ist denn die allgemeine Lebenserfahrung? Gibt es eine solche überhaupt? Gibt es vielmehr nicht nur die Lebenserfahrung eines einzelnen Menschen² und ist sie zum mindesten nicht immer abhängig von den Umständen des Falles? Es wird sich wohl selten jemals ein Unfall ereignen, der absolut einem anderen gleichzusetzen wäre, genau so wie es niemals 2 Lebewesen gibt, die völlig übereinstimmen. Aber nehmen wir an, es gäbe diese allgemeine Lebenserfahrung, wie kann man dann aber ein bestimmtes Verhalten als dieser entsprechend bezeichnen, wenn z. B. ein großes Schöffengericht, eine große Strafkammer, mehrere Anwälte, Sachverständige und sogar Staatsanwälte über einen Freispruch einig sind und das Verfahren vielleicht nur durch die Revision eines rentensüchtigen Nebenklägers in die höhere Instanz kommt und diese ihm unter Berufung auf die „allgemeine Lebenserfahrung“ Recht gibt?

¹ *Bramesfeld u. Jung*, Unfallverursachende Dämmerzustände bei Fahrzeugführern. Industrielle Psychotechnik 1932, H. 7.

² Vgl. *Gülde*, Das Auto 1929, 711.

Und endlich wohl einer der wesentlichsten Punkte. Kann sich denn der Führer tatsächlich auf all das einrichten, was der allgemeinen Lebenserfahrung entsprechen soll und was man auf Grund der sog. Sorgfaltspflicht verlangt? Das ist ganz ausgeschlossen, selbst wenn er alles voraussieht und mit allem rechnet. Abgesehen davon, daß er nicht überall seine Augen¹ gleichzeitig haben kann, kann er auch nicht das Steuer, die Hand und Fußbremse, die Gänge, die Kupplung und all die anderen vielen Hebel auf einmal bedienen und dann auch noch mit jeder Unvorsichtigkeit in jedem Bruchteil einer Sekunde rechnen². Was zudem eine Bewegung eines Fahrers vor ihm bedeuten kann, mag man aus der Beantwortung folgender englischer Rundfrage ersehen:

„Der Arm aus dem Auto.“

Wenn der Mann, der vor Ihnen her im Auto fährt, seinen Arm aus dem Wagen streckt, so kann das folgendes bedeuten:

- Der Mann
1. klopft die Asche seiner Zigarette ab;
 2. zeigt an, daß er links einbiegen will oder wird;
 3. droht einem Straßenjungen, der auf ihn Grimassen schneidet, mit Ohrfeigen;
 4. zeigt an, daß er rechts einbiegen wird;
 5. macht seine Frau (evtl. Freundin) auf die Aussicht aufmerksam;
 6. untersucht, ob es eigentlich regnet;
 7. streckt sich gähmend aus;
 8. begrüßt einen vorübergehenden Bekannten;
 9. wirft ein Streichholz weg;
 10. kämpft gegen einen Schulterkrampf an;
 11. macht eine Wutbewegung, weil er sich im Weg geirrt hat.

Gewiß auch manche scherzhafte Erklärung, aber doch immer möglich, vielleicht sogar auch noch zu vermehren. Ist es nun aber Verschulden, wenn der Führer aus einer dieser Möglichkeiten, auf die er sich im übrigen auch gar nicht einrichten kann, zufällig die falsche wählte oder „voraussah“?

Es mag nun noch sein, daß all das, was verlangt wird, auch schon einmal treu erfüllt worden ist, daß also das „Leben“ gezeigt hat, daß es möglich, voraussehbar war, und daß ihm begegnet werden konnte. War aber diese Exaktheit wirklich das Produkt einer aufmerksamen Überlegung, war es nicht viel mehr eine Pseudoexaktheit, ein rein reflektorisches Handeln, das vielleicht nur zufällig gut gegangen ist? Rein mechanisierte Bewegungen, die von selbst aus der Gewohnheit heraus in Gang gesetzt waren? Die Psychologie des Gefährverhaltens ist ein unbeschriebenes Blatt, ist völlig ungeklärt. Ebenso ungeklärt und streitig: wie man sich nach einem erlittenen Unfall bei ähnlicher Situation wieder verhalten wird, ob falsch, also vielleicht wie beim erstenmal,

¹ RG. JW. 1931, 3376.

² Vgl. *Marbe I*, S. 23ff. (Fähigkeit zur sogenannten Mehrfachhandlung); *Sándor*, Industrielle Psychotechnik 1932, H. 1.

oder richtig, belehrt durch den früher erlittenen Unfall. Eine Entscheidung, die vorwiegend der Mediziner oder Psychotechniker zu treffen haben wird, und die im Zusammenhang stehen mag mit der weiteren Frage, ob man überhaupt all dies lehren und lernen kann.

Die Entscheidung der Schuld, die der Richter zu treffen hat, kann also leicht etwas als falsch oder richtig bezeichnen, aber ob es wirklich zutreffend ist, läßt sich wegen der Ungeklärtheit all dieser Fragen nie feststellen, weil bis jetzt wohl noch kein Mensch diese Psychologie erforscht hat, wiewohl unendlich viel darüber geschrieben ist. Vielleicht gehört hierher auch die Lehre von dem sog. Wiederholungssatz, über die besonders ausführlich *Marbe* berichtet hat¹. Es würde zu weit führen, wollte man auch diese schwierige Frage in diesem Referat behandeln, es muß auch hier eine Andeutung genügen. Es handelt sich kurz um die Lehre, daß sich die Menschen unter ähnlichen Bedingungen im allgemeinen immer wieder ähnlich verhalten, da sie eben trotz aller Veränderungen ihrer Persönlichkeit im Grunde im allgemeinen immer ein und dieselben bleiben. „Wie jemand um so wahrscheinlicher mit Gefängnis oder Zuchthaus in Berührung kommt, je öfter er früher schon bestraft wurde, so erleidet jemand innerhalb einer bestimmten Zeit durchschnittlich auch um so mehr Unfälle, je mehr Unfälle er früher innerhalb einer bestimmten Zeit erlitt.“ Eine Rolle spielte diese Frage in dem berühmten Urteil des Amtsgerichts Landsberg², wenn auch das Gericht seinerzeit die mehrfach von der Angeklagten erlittenen Unfälle bei seiner Entscheidung über die Schuld der Angeklagten unberücksichtigt ließ und lassen konnte.

Die Entscheidung der Schuld oder Schuldlosigkeit muß immer mehr befreit werden von den Banden des Mechanistischen, sie muß darauf abgestellt werden, ob im Einzelfall wirklich alles zu erfüllen war, ob sich der Führer auch auf die einzelnen, vielleicht leichten, aber im Zusammenwirken doch recht schwierigen Situationen einrichten konnte, ganz unabhängig davon, ob und daß er sie wirklich vorausgesehen hat, und ob ein anderes Verhalten ihm auch überhaupt zuzumuten war (s. o.). Man wird also in der Regel die Voraussehbarkeit nicht darauf abstellen dürfen, was nach dem verschwommenen Begriff der sog. allgemeinen Lebenserfahrung, sondern was nach dem Maße der von den verschiedenen Verkehrsbeteiligten — also auch der anderen — zu fordernden Sorgfaltspflicht, nach dem Durchschnittsverhalten oder dem üblichen vorausgesehen zu werden braucht und vorausgesehen werden muß. Man muß die Norm des Durchschnittsmenschen in Rechnung stellen, nicht eine Idealfigur, die sogar verkehrsunmöglich sein kann, wie oben bereits

¹ Vgl. *Marbe I*, S. 22 ff., insbesondere S. 29 ff.; *Kleffel*, RdK. 1930, 428, Ärztl. Sachverst.ztg 1930, Nr 17, Z. Med.beamte 1931, Nr 2 und dort zitierte.

² RdK. 1930, 464, dazu *Arndt*, ebenda. *Hellwig*, Autorechtl. Rdsch. 1930, H. 7.

gezeigt ist. Der, der sich nach den Regeln des praktischen Erfolges richtet, kann gar nicht die Idealgrundsätze der zudem noch in vielen Fragen uneinigen Rechtsprechung seinem Verhalten zugrunde legen, ganz zu schweigen davon, daß er diese Rechtsprechung ja gar nicht ständig parat haben kann. *Gilde* faßt das weiter in folgende Worte: „... wenn man also bei der Voraussehbarkeit das imperativische Element hervorkehrt. Man muß von den Pflichten des sich verkehrswidrig Verhaltenden ausgehen; dann ist es möglich, zu sagen: gewisse Verkehrswidrigkeiten sind bei dem derzeitigen Stande der Verkehrsentwicklung so gröblich, daß man mit ihnen nicht mehr zu rechnen braucht, während andere diesen Grad der Gröblichkeit nicht erreichen, so daß also mit ihnen gerechnet werden muß“¹.

So wird man bestimmt einen gerechten Ausgleich finden können. Man kann auch folgende Grenze ziehen²: Ist ein vorschrifts- oder verkehrswidriges Verhalten bereits erkennbar gewesen oder rechtzeitig erkannt worden, waren Kinder, Gebrechliche oder Kopflöse in ihrer Bedeutung als Gefahr bemerkbar, so muß man sich darauf einstellen. In allen anderen Fällen ist das beiderseitige Durchschnittsmaß und das übliche, das durchschnittlich vermeidbare entscheidend. Ist rechtzeitig gewarnt und diese Warnung gehört worden, ist man bemerkt worden usw., kann man für plötzliche unsachgemäße Handlungen anderer nicht haften. Da nun ein verkehrswidriges Verhalten oft ein vorschriftswidriges, also straffbares Verhalten ist, z. B. das Abspringen von der Straßenbahn, das Betreten des Fahrdamms bei rotem Licht — das alles vorhersehbar ist und mit dem man rechnen muß —, so darf man auch in diesen Fällen trotzdem nicht den Kraftfahrer belangen, denn er darf sich, er muß sich darauf verlassen können, daß auch die anderen sich vorschriftsmäßig verhalten. Man kann doch einen Kraftfahrer nicht dafür bestrafen, daß ein anderer sich selbst in Gefahr bringt und sogar durch sein Verhalten noch die anderen gefährdet.

Legt man diese Grundsätze und Erwägungen zugrunde, dann bleibt trotzdem immer noch Raum und Möglichkeit genug zur Bestrafung des Kraftfahrers für verkehrswidriges und unvorschriftsmäßiges Fahren und für eine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht in Situationen, in denen er ein bestimmtes Verhalten nur von besonnenen und erfahrenen Menschen erwarten kann.

Ebenso schwierig wie die Frage der Sorgfaltspflicht und der Voraussehbarkeit ist die der „mangelnden Geistesgegenwart“ und der „Schrecksekunde“. In erster Linie gehört sie wohl in das Fachgebiet der Psychotechniker, selbstverständlich muß aber auch der Richter Klarheit über sie besitzen.

¹ Das Auto 1929, Nr 20/21, 711.

² Kramer, DAR. 1929, 14.

Es ist unmöglich, hier auf alle Urteile usw. zu diesem Gebiet auch nur annähernd einzugehen. Man könnte Bände füllen allein mit der Literaturangabe¹. Wie immer man aber auch eingestellt sein mag, zuerst muß man sich klar sein, wie überhaupt ein Mensch auf ein bestimmtes Hindernis reagiert. Ohne vorerst auf andere Arbeiten einzugehen, will ich mich bemühen, den Vorgang so auseinanderzuziehen, wie er sich meines Erachtens abspielt. Auf die nach meiner Ansicht bestehenden Fehler anderer Autoren werde ich hernach eingehen müssen.

Meines Erachtens läßt sich der Vorgang wie folgt teilen:

1. Eine Erscheinung, ein raumausfüllendes Etwas oder auch ein Geräusch wird körperlich gesehen, bemerkt oder empfunden bzw. gehört, es übt einen Reiz aus (z. B. ein Radfahrer, ein Signal, ein Knall).

2. Dieses körperlich gesehene Etwas oder das Gehörte wird geistig erfaßt. (Man wird sich klar, daß es ein Radfahrer, ein Signal, daß ein Reifen geplatzt ist oder ähnliches.)

3. Das geistig Erfaßte wird geistig verarbeitet, d. h. der Mensch muß sich klar werden, welche Möglichkeiten, welche Gefahren dieses Etwas bieten wird oder kann.

4. Nunmehr wird ein Entschluß gefaßt, um der erfaßten oder vorläufig vielleicht auch nur als möglich angesehenen Gefahr zu begegnen oder vorzubeugen.

5. Dieser Entschluß wird in die Tat umgesetzt durch körperliche Bewegungen.

6. Dieser Entschluß, der in die Tat umgesetzt ist, wirkt sich aus.

Die Ziffern 1–5 — 2 und 3 könnten vielleicht auch zusammengefaßt werden — kann man vielleicht als die psychische Reaktionszeit, die Ziffern 5 und 6 als die technische Reaktionszeit bezeichnen. Die Einteilung mag als Theorie bezeichnet werden. Sie ist meines Erachtens aber doch immer praktisch bedeutsam. Es ist mir vollkommen klar, daß alle diese Zeiten nicht immer dem Führer bewußt werden oder werden müssen, daß manche von ihnen, vielleicht sogar alle sozusagen in Eins zusammenfließen. Auch die endgültige Länge, die Länge jeder einzelnen Zeit ist vorläufig unbeachtlich. Der ganze Vorgang kann tatsächlich im Einzelfall auch schon vollkommen mechanisiert sein, es wird oft das Bewußtsein über die einzelnen Vorgänge fehlen. Und sie sind doch vorhanden und sie müssen daher berücksichtigt werden. Mit mangelnder Geistesgegenwart und mit Schreck hat das alles noch nichts zu tun. Schreck kann mit diesen Zeiten verbunden sein, braucht es aber nicht zu sein. Es ist daher falsch, rundweg diesen Vorgang als „Schrecksekunde“ zu bezeichnen, ein Fehler, der häufig gemacht wird, daher alles verwirrt und zu Fehlschlüssen führt. Es bleibt erstaunlich, wie derartige Fehler überhaupt gemacht werden können. Ich kann daher nicht zustimmen, wenn behauptet wird, daß *Ostwald*, ein bedeutender Kenner und Autor auf dem Gebiete des Kraftfahr-

¹ Zum Nachfolgenden wird auf alle im Literaturverzeichnis angeführten Autoren kurzerhand verwiesen. Ebenso auf die Kartei.

rechts, mit seinen Ausführungen über die Schrecksekunde¹ nennenswerte Klarheit gebracht haben soll. Meines Erachtens ist das Gegenteil der Fall. Es ist schon ein Fehler, diese ganze Frage fast nur mit dem Bremsen zu verknüpfen. (Das ist allerdings sehr anschaulich, aber zu eng.) Bei jedem Verhalten des Kraftfahrers ist die Reaktionszeit von Bedeutung. *Ostwald* stellt 4 verschiedene Zeiten auf:

1. Schreckzeit. Durch gespannte Aufmerksamkeit für den normalen Menschen vermeidbar.
2. Reaktionszeit.
3. Betätigungszeit. } Auch bei gespanntester Aufmerksamkeit unvermeidbar.
4. Wirkungszeit. Tatsächliche Wirkungszeit der Bremsen.

Gegen die Zeiten 2—4 ist nichts einzuwenden. Die Zeit zu 1 kann vorhanden sein, braucht aber nicht vorhanden zu sein. Sie liegt aber bestimmt erst nach einer anderen Zeit, nämlich dem Bemerken des Hindernisses (Ziffer 1 meiner Teilung). Für falsch halte ich auch, daß sie vermeidbar sein soll. Ich glaube, daß man einen Schreck nie vermeiden kann, d. h. natürlich: es steht nicht in meiner Macht, meinem Können niemals zu erschrecken. Ich *brauche* zwar nicht zu erschrecken, ich kann aber die Möglichkeit eines Schrecks nie ausschließen. Im übrigen braucht der Schreck — wie nach *Ostwald* — auch gar nicht an erster Stelle zu stehen, sondern kann zu jeder Zeit auftreten, er kann sich auch wiederholen.

Wenn nun *Liese* die Zeiten zu 2 und 3 als die „eigentliche Schrecksekunde“ bezeichnet, so ist das ebenfalls falsch. Man kann überhaupt nicht von einer Schrecksekunde sprechen als stets beim Reagieren notwendig vorhandener Zeit. Von der Schrecksekunde kann man immer nur sprechen, wenn wirklich ein Schreck vorhanden ist! Deswegen sind auch die Ausführungen von *Schifferer*², die sich auf die gleichen Versuche beziehen, von denen *Liese* spricht — nämlich während der 30-Tage-Fahrt auf dem Nürburg-Ring —, teilweise unzutreffend, weil die der Prüfung unterzogenen Fahrer ja ganz genau gewußt haben, daß, wann und wo mit ihnen die Prüfung vorgenommen wird. Das erkennt *Schifferer* übrigens selbst an. Im allgemeinen sind aber seine Ausführungen zutreffend, klar und deutlich. Vermutlich meint er auch wohl, daß man jedem Fahrer Reaktionszeiten zubilligen muß. Wenigstens muß das aus dem übrigen Inhalt seines Aufsatzes entnommen werden. Will er aber eine Schrecksekunde (Schreck im wahren Sinne) zubilligen, so wäre das, wie bereits betont, unzutreffend. Das gleiche gilt für *Liese* und für all die anderen Autoren und Urteile, soweit sie immer nur von „Schrecksekunde“ sprechen. Ganz zutreffend ist es vielleicht auch nicht, wenn man die „Schrecksekunde“ als Teil der

¹ Vgl. *Liese*, Verkehrs-Warte 1932, H. 3.

² RdK. 1932, 13.

Reaktionsfrist bezeichnet. Klarer ist wohl zu sagen: der Schreck verlängert die Reaktionszeit, da er zuerst das Reagieren ausschließt. Wie dem aber auch sei: auf keinem Fall darf man die Schreckzeit mit der Reaktionszeit gleich setzen oder gar verwechseln. *Marbe* bezeichnet die Schreckzeit ebenso wie die Einstellungs- bzw. Überraschungszeit als Bestandteile der Reaktionszeit. Aus den gleichen Gründen wie bei *Liese* (und evtl. auch bezüglich *Zimmermann*¹) sind auch zum mindesten mißverständlich die Ausführungen von *Springer*², *Schmich*³ und viele andere, weil auch sie die Schrecksekunde als stets gegeben ansehen. Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß von einer Schrecksekunde nur dann gesprochen werden kann, wenn wirklich ein Schreck vorliegt. Es ist tatsächlich erstaunlich, wie oft und in wie großem Maße das immer verkannt wird.

Daß Reaktionszeiten zugebilligt werden müssen, ist nun wohl schon allgemeine Ansicht⁴. Jede Bewegung, jeder Entschluß erfordert immer eine bestimmte Zeit. Und eine Zeit mit Wert gleich Null gibt es nicht⁵. Natürlich erinnere ich daran noch einmal, daß im Einzelfalle alle von mir gegebenen Zeiten 1—5 zu einer allein meßbaren Zeit zusammenfließen können. Daß Reaktionszeiten vorhanden sind und daher auch zugebilligt werden müssen, ist so klar wie das Amen in der Kirche. Selbst eine Maschine muß sich umstellen bei veränderten Arbeitsvorgängen. Es gibt kein Ding, daß sofort aus der Vorwärtsbewegung in die Rückwärtsbewegung, von der Bewegung zum sofortigen Halten gelangen kann.

Daß alle Zeiten tatsächlich vorhanden sind, darf also nie vergessen werden, es kommt im Einzelfall nur darauf an, wie lang sie sind, und das hängt vom einzelnen Menschen ab. Der eine reagiert schneller, der andere langsamer. Zu beachten ist weiter dabei, daß die Zeiten verlängert werden, je öfters der Fahrer einen neuen Entschluß fassen, sich neu umstellen muß (Umstellungszeit) usw. Auch die Einstellung auf ein bestimmtes gesehenes oder erwartetes Hindernis verlängert einen neuen Entschluß bzw. die dazu erforderlichen Zeiten. Die Aufnahmezeit (Ziffer 2 meiner Einteilung) ist verschieden nach den aufzunehmenden Gegenständen, verschieden nach der Beleuchtung oder anderen Störungen. Die Zeiten werden beeinflusst durch Temperatur, durch Ermüdung, durch Alkoholgenuß usw. usw. Das Verhalten von Dritten übt seine Wirkung aus, eine Überraschung, die aber nicht Schreck zu sein braucht oder höchstens — allerdings auch falsch — als „kleiner

¹ RdK. 1931, 150.

² Verkehrs-Warte 1931, H. 10.

³ Verkehrs-Warte 1932, H. 1.

⁴ Vgl. Kartei „Schrecksekunde, Geistesgegenwart, Vorhersehbarkeit“.

⁵ *Arpe*, RdK. 31, 155.

Schreck“ bezeichnet werden kann, spielt eine Rolle. Kurz, eine Unzahl von Umständen, auf die auch nicht näher eingegangen werden kann. Wesentlich ist meines Erachtens auch die Geschwindigkeit des Wagens. Hier wechseln die sogenannten Reize schneller, die Aufmerksamkeit ist viel mehr auf die Geschwindigkeit selbst, auf die Steuerung oder auf die Straße eingestellt, als auf andere Hindernisse. Es ist daher falsch, wenn *Rothenburg* und *Fischer* der Geschwindigkeit keine Bedeutung zumessen wollen¹. Das hat meines Erachtens auch *Lubrich*² letzthin überzeugend nachgewiesen.

Es kommt auch darauf an, ob es sich um optische oder akustische Hindernisse oder Reize handelt, von denen die letzteren wohl viel schneller erfaßt werden. „Sehen“ und „sehen“ ist etwas ganz anderes. Einmal ist es nur ein Reiz auf das Auge, ohne daß man überhaupt erfaßt hat, um was es sich handelt. Man sieht ohne zu denken, ohne sich klar zu sein. Zum anderen ist das „Sehen“ das Wahrnehmen und das gleichzeitige Erfassen, die Würdigung des Reizes.

Und endlich spielt beim Reagieren auch das Moment der Furcht, ja der Sorgfalt eine Rolle. Man will nicht alle Bremsen durchreißen, weil man es für falsch hält, weil man sich davor fürchtet. Der gesamte Vorgang verlängert sich dadurch also. Die praktische Ausführung der Entschlüsse wird verzögert, und man handelt oft richtig damit.

Was nun die „mangelnde Geistesgegenwart“ selbst anbelangt, so kann man meines Erachtens nicht allgemein, sondern nur in bezug auf den Einzelfall davon sprechen. Sie hat auch nichts mit Schreck zu tun. Mangelnde Geistesgegenwart ist für mich ein Mangel im oder beim notwendigen, zur Vermeidung eines Unfalles oder zur Bewältigung eines Hindernisses erforderlichen Reagieren im Einzelfall. Geistesgegenwart heißt: das richtige tun in *angemessener* (!) Zeit³. Die mangelnde Geistesgegenwart gehört nicht zum allgemeinen Reaktionsvermögen. Zeigt sich hier ein Mangel, so muß man von geistiger Trägheit, Schwerfälligkeit, von einer „langen Leitung“ sprechen. Es ist daher wohl falsch, rundweg von einem Menschen mit „mangelnder Geistesgegenwart“ zu sprechen. Sie kann allerdings öfters oder seltener eintreten. Bei geistig schwerfälligen Personen wird sich natürlich fast immer auch ein Mangel an Geistesgegenwart geltend machen — er handelt wohl richtig, aber in unangemessener, zu langer Zeit —, aber auch geistig behende und bewegliche Personen können gelegentlich diesem Mangel unterliegen⁴. Das kann auf die verschiedensten Ursachen

¹ RdK. 1930, 15 u. 437.

² RdK. 1932, 191.

³ Vielleicht ist der Vergleich mit „Schlagfertigkeit“ angebracht.

⁴ Natürlich können körperlich schwerfällige Personen geistig außerordentlich beweglich, geistesgegenwärtig sein. Sie gleichen bzw. können ausgleichen körperliche Mängel durch geistige Beweglichkeit.

zurückzuführen sein, ihrer Möglichkeiten gibt es viele. Alles in allem genommen ist daher der Mangel an Geistesgegenwart allein für sich kein Verschulden. Nur dann, wenn man sich dieses etwa häufiger auftretenden Mangels bewußt ist und man sich trotzdem in — nur bei behender geistiger Regsamkeit zu meisternde — Gefahrensituationen begibt, denen man alsdann wegen dieses Mangels nicht gewachsen ist. Man kann einem Menschen aber nicht gebieten, immer geistesgegenwärtig zu sein, genau wie man ihm nicht verbieten kann, sich zu erschrecken. Man kann von ihm nur Aufmerksamkeit, Vorsichtigkeit, kurzum Sorgfalt verlangen.

Der Mangel an Geistesgegenwart wird wohl auch immer nur bedeutsam bei plötzlichen Hindernissen, auch ohne daß etwa ein Schreck damit verbunden ist. Es ist daher auch nicht richtig zu behaupten, daß ein Mangel an Geistesgegenwart vor Straßenkreuzungen oder auf Straßen mit lebhaftem Verkehr nicht zugute gehalten werden kann¹. Auch hier ist natürlich gelegentlich ein Mangel, auch schuldlos, möglich, weil auch hier unerwartete plötzliche Hindernisse auftreten können, die nicht vorhersehbar waren, und man sich auf alles nicht einstellen kann. Vielleicht ist diese Ansicht vor allem eine Sache des Gefühls, aber unseres Erachtens ist es so. Wollte man dieser Ansicht nicht sein, so muß man von dem Menschen eine Arbeit vergleichbar der einer vollendeten Maschine verlangen, und das kann man nicht. Alle derartigen Urteile legen wieder die logische Norm oder eine Idealforderung zugrunde, vergessen aber, daß der Mensch nicht immer nach diesen leben kann. Oft verstehen sie auch nur den Mangel an Aufmerksamkeit, an Vorsicht und Sorgfalt, sprechen aber fälschlicherweise von Geistesgegenwart. Oft verwechseln sie auch die Reaktionszeiten damit: Sie vergessen, daß die Länge der Reaktionszeit nicht dasselbe wie Mangel an Geistesgegenwart ist, sondern nur eine Folge des Mangels.

Auch das muß genügen. Die Andeutungen können aber eine Aussprache wohl hinreichend vorbereiten.

Mit dem „Mangel an Geistesgegenwart“ darf man aber auch nicht den Begriff der Voraussehbarkeit verwechseln. Trotz möglichen und auch tatsächlichen Vorhersehens kann doch einmal die Geistesgegenwart aus irgendwelchen, auch nicht schuldhaft verursachten Gründen mangeln.

Was nun die sogenannte „Schrecksekunde“ noch im besonderen anbelangt, so wird mit ihr oft geradezu grober Unfug getrieben. Daß man von ihr nur immer sprechen kann, wenn ein Schreck wirklich vorliegt bzw. vorgelegen hat, ist bereits wiederholt hervorgehoben. Ebenso, daß gewöhnlich die Reaktionszeit damit gemeint wird². Meines

¹ RdK. 1930, 449; Müller zu § 7, 274; RdK. 1929, 248, dazu Hegener ebenda.

² Diese Verwechslung findet sich neuerdings in der im Erfolg wohl zutreffenden Arbeit von Lossagk und den Ausführungen Hellwigs zu dieser Arbeit (DAR. 1932, 131 ff.; Industrielle Psychotechnik 1932, H. 1). Marbe I, S. 61, weist

Erachtens ist es auch falsch, den Schreck und damit die sogenannte Schrecksekunde nur zuzubilligen, wenn es sich um ein unvorhersehbares Hindernis handelt. Selbst ein vorhergesehenes Hindernis kann doch einmal erschrecken. Ausschlaggebend zur Bestrafung ist nur, ob man sich fahrlässig oder gar vorsätzlich in die Schrecksituation gebracht hat. Genau so, wie wir uns z. B. in einer Menschenansammlung, in der wir uns befinden, die uns also vollkommen bewußt geworden ist, darüber erschrecken können, daß ein anderer uns auf den Fuß tritt — etwas vorhersehbares, evtl. auch vorhergesehenes —, genau so gut kann man sich auch einmal auf der Straße als Kraftfahrer durch ein ganz geringfügiges Ereignis erschrecken, trotzdem man mit größter Aufmerksamkeit gefahren ist. Wegen Schrecks allein kann also nie bestraft werden; deswegen ist es auch falsch, einen Schreck vor Straßenkreuzungen nicht zugute zu halten. Man denke auch an den Krieg. Wir wußten alle, daß jederzeit ein Schuß losgehen kann, jederzeit in unserer Nähe eine Granate einschlagen konnte, wir waren darauf vorbereitet, wir haben damit gerechnet und doch haben wir uns erschreckt. Natürlich wird dieser Schreck vielleicht geringer gewesen sein, als wenn plötzlich in jetziger Zeit in unserer ruhigen Straße ein Schuß losgeht, aber der Schreck war doch vorhanden.

Was nun Wirkung und Länge des Schrecks anbelangt, so kann man auch allgemeingültige Regeln nicht zugrunde legen. Es kommt auf die Konstitution des einzelnen Menschen an sowie auf die Größe, die Plötzlichkeit und die Vorherrscharkeit des erschreckenden Ereignisses, also kurz auf die Situation. Ein Mensch erschrickt weniger, der andere mehr. Der eine überwindet den Schreck schneller, der andere erleidet geradezu eine Lähmung¹, einen Nervenshock von mehr oder minder langer Dauer. Zweifelhaft auch immer, ob es Menschen gibt, die überhaupt nicht erschrecken. Sehr zweifelhaft auch, ob man sich darauf trainieren kann, nicht zu erschrecken, genau so zweifelhaft, ob man sich dazu erziehen kann, einen Schreck schneller zu überwinden. Kurzum, soviel Fragen, soviel Zweifel; ein Beweis, wie schwierig dieses

übrigens gleichfalls auf diese Verwechslung hin. Soweit in dem Gutachten und den Ausführungen von *Hellwig* übrigens auch von Blendung, Blendschatten usw. gesprochen wird, ist das meines Erachtens ebenfalls unzutreffend. Eine Blendung lag überhaupt nicht vor. Diese setzt eine Überstrahlung im Auge und als Erfolg eine Funktionsuntüchtig- wie auch -unfähigkeit voraus. Es handelte sich vielmehr nur um eine Schirmwirkung (Lichtschirm, Lichtschatten), die ein Hindurchsehen verhinderte. Das Auge hat nicht hindurchblicken können, ist aber nicht etwa geblendet gewesen. Von einer besonderen „Klarheit“ des Gutachtens wird man also kaum sprechen können.

¹ Vgl. Aen. II, 774 u. III, 48, wo Aeneas sein Entsetzen über den Anblick der Schatten der Crëusa und des Polydorus schildert: *Obstipui steteruntque oemae et vox faucibus haesit.* (Ich war starr, und mir sträubt' sich das Haar und die Stimme versagte.)

Gebiet ist. Ein Beweis dafür, daß man nicht einfach erklären kann, daß dem Angeklagten eine Schrecksekunde nicht zugebilligt werden könne.

Grundfalsch, von einer Schrecksekunde = 1 Sekunde zu sprechen. Bei dem einen Menschen ist der Schreck vielleicht schon nach $\frac{1}{2}$ Zeitsekunde, bei dem anderen erst nach 2, 3, unter Umständen gar nicht überwunden. Man kann auch nicht von einem „normalen Schreck“ sprechen, genau sowenig wie von einer normalen Schrecksekunde oder „objektiven und subjektiven Schrecksekunde“. Es gibt keine normale Schrecksekunde, höchstens Ähnlichkeiten, Angleichungen. Genau so irrig wie die Ansicht, daß jedem Kraftfahrer eine Schrecksekunde zugebilligt werden muß.

Unter der normalen Schrecksekunde werden oft gewiß die Reaktionszeiten gemeint, aber trotzdem bleibt es doch erstaunlich, daß viele, von denen man eine bessere Kenntnis erwarten darf, die sie bestimmt auch haben, doch dieser falschen Ausdrucksweise sich bedienen.

Wie gefährlich es unter Umständen auch ist, sich mit Fragen zu befassen, die dieses Gebiet berühren, müssen einige Beispiele beweisen. Sie lassen sich leider nicht vermeiden:

So behauptete ein Gutachter, daß eine große Schreckwirkung eingesetzt haben muß, daß das Verhalten der anderen nicht vorhersehbar war, daß also der Angeklagten Schrecksekunde und Reaktionszeit zugebilligt werden muß. Dieser technische Sachverständige hat aber nicht festgestellt, daß tatsächlich ein Schreck vorhanden war, und er vergißt offenbar, daß eine Reaktionszeit immer vorhanden ist, und der Schreck nur eine Verlängerung der Zeiten bedeutet bzw. das Reagieren völlig ausschließt. Er fährt fort, daß der Unfall durch Betätigung der Bremsen vermeidbar war, vergißt aber wieder, daß er ja selbst einen Schreck für möglich gehalten hat. Er stellt weiter fest, daß der Fahrer keine Abwehrmaßnahme getroffen hat, beantwortet aber nicht die weitere notwendige Frage, ob er dazu überhaupt in der Lage war. Er billigt der Angeklagten eine Schrecksekunde = 1 Sekunde zu, das macht bei 6—8 h/klm 2 m, berechnet aber weiter, daß ihr von dem Ort, wo der Schreck stattfand, trotzdem noch 4—6 m zur Verfügung standen, Zeit genug, um den gut bremsenden Wagen zum Halten zu bringen. „Daß sie überhaupt nicht reagiert hat, ist ihr Fehler. Warum dies nicht ursächlich sein soll, ist mir schleierhaft.“

Ein weiterer Gutachter in dem gleichen Verfahren schreibt ebenfalls wörtlich: „Es ist nicht unwahrscheinlich, daß sie infolge der Schreckwirkung Gas gegeben hat. Sie mußte aber spätestens beim Überfahren der Bordschwelle die Gefährlichkeit der Lage übersehen und bremsen. Sie hätte dann . . .“ Soviel Worte, soviel Fehler bei beiden Gutachtern.

Und auf Grund dieser Gutachten wurde das bereits zu Recht eingestellte Verfahren von der Staatsanwaltschaft wieder aufgenommen und durch 2 Instanzen getrieben!!

In einem anderen Verfahren¹ findet sich im Gutachten folgende Feststellung: „Es gibt keine Entschuldigung für ein Nichtbremsen. Bei jedem Gefahrenmoment werde auch der sicherste Kraftwagenführer einen Schreck bekommen; das entbinde ihn aber nicht von seiner Verpflichtung, sofort zu bremsen. Unter Berücksichtigung der vom Angeklagten selbst angegebenen Geschwindigkeit hätte er bei Anwendung einer normalen Schrecksekunde seinen Wagen noch vor dem Baum zum Stehen bringen müssen.“

Ja, selbst das Gericht und die Staatsanwaltschaft ersuchte um ein Gutachten „unter Berücksichtigung der normalen (objektiven, nicht subjektiv auf den Angeklagten abgestellten) Schrecksekunde“.

Auch hier soviel Worte, soviel Fehler. Was heißt „normale“ Schrecksekunde, was „objektiv“ und „subjektiv“? Das ist nun eine völlige Verkennung der Probleme. *Leppmann* hat sehr richtig bemerkt, daß es keine „DIN-Schrecksekunde“ gibt. Es gibt auch keine objektive oder subjektive, es gibt auch keine „Schrecksekunde“ bei jedem Menschen. Es gibt zuerst nur einen Schreck, und der ist immer „subjektiv“, es gibt nur eine Schreckzeit, und die ist immer verschieden. Man darf sich wohl darauf beschränken, allen Beteiligten statt jeder weiteren Kritik als Ausdruck aufrichtigsten Bedauerns im Geiste die Hand zu drücken.

Auf die weiblichen Führer im besonderen kann nicht mehr eingegangen werden². Nur so viel sei gesagt, daß außer all dem Angeführten bei ihnen auf jeden Fall auch noch die zeitigen Indispositionen berücksichtigt werden müssen. Alles in allem zeigen wohl die Ausführungen die ungeheuren Schwierigkeiten, die bei Verkehrsunfällen, wenn auch nicht auftreten müssen, so doch aber auftreten können. Sie zeigen aber auch, wie tief man sich gelegentlich in die Materie und in die Entscheidung nach Schuld oder Schuldlosigkeit vertiefen muß. Der Marquis von Posa würde sagen: „Schade, daß Menschen nur, nicht Wesen höherer Art am Steuer unserer Wagen sitzen.“ Die Ausführungen zeigen aber auch: „Du bist nicht das, was du zu sein scheinst, du bist bloß eine Einbildung“ (Epiktet). Sie zeigen ferner auch, daß wir die Dinge nicht nach dem erkennen, was sie an sich sein mögen, sondern bloß wie sie erscheinen (*Schopenhauer-Demokritos*). Also Wahrheiten, die schon in ältester Zeit erkannt worden sind. Als Lehre gilt aber auch das alte Sprichwort: „Drei Dinge machen einen guten Meister: Wissen, Können und Wollen.“

¹ Autorechtl. Rdsch. 1930, Nr 4.

² Vgl. *Arndt*, RdK. 1930, 458; *Marbe I*, S. 26; *Sándor*, a. a. O.; *Wille*, RdK. 1930, 433; *Plaas*, RdK. 1931, 151; Düsseldorf, RdK. 1929, 387; *Steffan*, RdK. 1931, 289.

Der Mangel des Wollens ist immer strafbar, der des Wissens (um Kenntnisse und Fähigkeiten) kann strafbar sein, der des Könnens ist nie strafbar.

Das Referat wäre aber unvollständig, wollte man nicht noch kurz auf das Verfahren selbst eingehen. Denn nur vor Gericht entscheidet sich die Frage nach Schuld oder Schuldlosigkeit, nach Freiheit oder Bagno.

Vor allem darf man nicht die Bedeutung der Verkehrsunfälle selbst, damit auch die der richterlichen Tätigkeit und die Bedeutung der Sachverständigen in Verkehrsunfallsachen *überschätzen*. Es gibt auf anderen Gebieten vielleicht noch viel schwierigere, viel diffizilere Fragen, die gegenüber den Verkehrsunfallsachen eine bedeutend größere Mühe und Arbeit und ein bedeutend größeres Wissen erfordern. Aber trotzdem wird man die Verkehrsunfallsachen auch nicht geringerschätzen dürfen. Auch hier spielt nicht nur die Strafe, sondern auch das Vermögen der Beteiligten, die ganze wirtschaftliche Existenz eine große Rolle. Aber man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, daß oft in den Verkehrsunfallsachen mehr gesucht und mehr in sie hineingetragen wird, als tatsächlich in ihnen enthalten ist und tatsächlich erforderlich ist. Durch derartige Übertreibungen schadet man der Sache nur. Es ist wirklich nicht erforderlich, daß die Parteien oder der Angeklagte aber auch in jeder Sache mit mehreren Sachverständigen usw. auftreten. Auch der Mediziner, der Psychotechniker usw. ist wirklich nicht immer erforderlich. Das hat oft nur den Erfolg, daß in den großen und wirklich bedeutenden Sachen die Hinzuziehung von Sachverständigen tatsächlich geradezu „vergessen“ wird oder aus einer gewissen wohl durchaus verständlichen Scheu der Richter unterbleibt.

Die Hauptschwierigkeiten der Verhandlungen sind bekannt¹: Die Feststellung des objektiven Tatbestandes, der sich ja nicht theatermäßig, sondern in der Regel mit großer Plötzlichkeit entwickelt, der Mangel der Zeugenaussagen (Voreingenommenheit, Interesse am Ausgang des Verfahrens), die Länge der Zeit zwischen Unfall und Verhandlung, die Mängel des Vorverfahrens usw. Soweit Mangel an technischem Verständnis bislang noch herrschte, ist dieser zum Teil durch die bekannten Autokurse behoben worden, wobei aber auch immer zu bedenken ist, daß damit der Richter noch nicht der Weisheit letzten Schluß erfaßt hat². Selbst wir, die wir täglich am Steuer unseres Wagens sitzen, müssen noch oft bedauerliche Mängel unseres Wissens feststellen

¹ Vgl. *Kleffel*, Die richterliche Beweiswürdigung in Automobilstrafsachen. Autorechtl. Rdsch. 1929, H. 5/6, 7/8.

² Über die Frage der Ausbildung der Richter im Kraftfahren, ihre Vorteile und Nachteile, vgl. *Kleffel*, Autorechtl. Rdsch. 1930, H. 12: „Der Verkehrsunfallprozeß“ und *Eger*, Z. f. Eisenbahn- u. Verkehrsrecht 50, 233: „Zur Frage der Reform des Verkehrsunfallprozesses“.

und darum der technischen Sachverständigen dringend bedürfen können. Aber trotzdem sind viele Urteile gegenüber den Gerichten zu hart. Sie vergessen, daß alle Richter mit heißem Bemühen um ihre Objektivität, um ein richtiges Urteil gerungen haben. Sie vergessen, daß nach dem heutigen Stande der Vorbildung, der Ausbildung und auch der Wissenschaft die Rechtsprechung im großen und ganzen ihre Aufgabe erfüllt. Natürlich kann es noch besser werden, darum bemühen sich ja auch die Richter selbst und ebenso die Justizverwaltungen; aber von heute auf morgen läßt sich das nicht ändern. Auch hier muß das Beharrungsgesetz der großen Masse berücksichtigt werden. Man kann doch auch nicht den ganzen Betrieb, die ganze Einstellung mit einem Schlage ändern, alles über den Haufen werfen. Nicht zu vergessen: die wirklich kärgliche Besoldung, die den meisten Richtern eine Weiterbildung — von dem Besitz eines eigenen Wagens ganz zu schweigen — unmöglich macht. Also auch die Kritiker mögen Verständnis zeigen.

Hinzu kommt sehr oft vor allem auch die Einstellung der Laienrichter. Der Gedanke der Sühne, der Vergeltung, der sehr oft die Entscheidung der Schuldfrage beeinflusst. Menschlich verständlich, aber falsch. Daß hier die Berufsrichter ihren Einfluß geltend machen und die Laienrichter entsprechend aufklären, ist selbstverständlich, aber zu einer bestimmten Entscheidung können sie sie nicht zwingen.

Was die Sachverständigen anbelangt, so sind sie bestimmt natürlich oft von ausschlaggebender Bedeutung¹. Aber auch hier hüte man sich vor Übertreibungen, Sachverständige sind nicht immer erforderlich, das Kardinalproblem sind sie auf keinen Fall. Sie verwirren, wenn sie sich mit Fragen beschäftigen, von denen sie wohl annehmen, daß sie sie verstehen, von denen sie aber tatsächlich nichts verstehen². Man braucht ja nur auf die „Schrecksekunde“ zu verweisen. Auch allzu feine Berechnungen können oft nur schaden. Die Gefahren dieser Millimeter- oder übermathematischen Gutachten, die oft nach Formeln im luftleeren Raum gewonnen sind, liegen doch auf der Hand. Der Schein einer Gelehrsamkeit soll zudem oft die wesentlichen Punkte verdecken. Der Richter folgt dem Gutachten vielleicht, teils weil er überzeugt ist, teils weil er es nicht versteht (es aber nicht zeigen will), teils lehnt er sie deswegen ab, ein anderer bittet, überhaupt ihn damit zu verschonen. Die Gutachten seien darum klar, damit der Richter ohne Mühe werten kann, nicht aber die Sachverständigen zu zählen braucht. Die Gutachten können doch niemals auch die realen Korrekturen analysieren, die das praktische Leben mit sich bringt, z. B. den

¹ Vgl. hierzu u. a. *Karsen*, RdK. 1930, 437, v. *Miaskowski* u. *Hartwig*, Autorechtl. Rdsch. 1930, H. 3.

² RG. HRR. 1932, Nr 1181.

Verschleiß, die Deformation der Bereifung, den Zustand des Wagens usw. Schließlich hat auch keine Fabrik, schon aus Wettbewerbsgründen, ein Interesse daran, festgestellt zu sehen, daß gerade ein Wagen ihres Fabrikats z. B. einen schlechteren Bremsweg als ein anderer gehabt hat. Die Sachverständigenvereinigungen haben alle diese Mängel ja auch selbst erkannt und sorgen von sich aus für die erforderliche Aufklärung und für die möglichste Gewähr hervorragender Mitglieder ihres Standes.

Und schließlich spielt noch die Frage der ärztlichen Untersuchungen, der Ausbildung der Fahrer pp. selbst eine große Rolle, ebenso wie die Entziehung des Führerscheins. Alles Fragen, die heute unberücksichtigt bleiben müssen.

Es mag kühn sein, aber ich wage es zu behaupten, daß der Richter immer dann zu einem Freispruch kommen muß, wenn er auf Berechnungen nach Millimetern, auch Zentimetern, nach Sekunden oder gar Bruchteilen von ihnen angewiesen ist oder diese Berechnung auf Grund der Gutachten nicht rundweg ablehnen kann. Wie kann man einen Kraftfahrer verurteilen, dessen Schuld man nur mit diesen Berechnungen nachweisen kann oder nachweisen zu können glaubt? Der unglückliche Angeklagte hat doch all diese Tabellen, Meßstäbe, Zirkel usw. weder vor noch während des Unfalls gehabt, er konnte all diese Berechnungen nicht anstellen, soll aber mit ihnen ins Gefängnis wandern. Aus Beschädigungen und Spuren mag man zutreffende Rückschlüsse ziehen können, aus mathematischen Berechnungen kaum, die ja auch niemals den seelischen und körperlichen Zustand berücksichtigen können. Man kann also in der Regel nur das zugunsten oder zuungunsten eines Angeklagten verwerten, was ihm selbst bei dem Unfall irgendwie bewußt geworden ist oder hätte bewußt sein können oder müssen.

Auch hier wieder:

„Leicht beieinander wohnen die Gedanken,
doch hart im Raume stoßen sich die Sachen.“

Auch mußten die Ausführungen trotz ihrer Länge immer noch lückenhaft bleiben. Sie werden aber vielleicht auch dazu beitragen können, einen Ausgleich in gerechter Lösung zu finden zwischen dem Bedürfnis der Allgemeinheit nach Sicherung und Schutz und den Rechten der Führer von Verkehrsmitteln.

Alle Beteiligten, Angeklagte oder Beklagte, Richter, Staatsanwälte, Verteidiger und Sachverständige mögen sich hüten, den Einzelfall an ein vorher zusammengezimmerter Marterkreuz allgemeiner Theorien und vor allem gesammelter Präjudizien zu schlagen.

Abkürzungen und Literaturverzeichnis.

RG. = Reichsgericht; RGZ. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen; RGSt. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen; KG. = Kammergericht; Dresden, Düsseldorf pp. = Oberlandesgericht Dresden, Düsseldorf pp.; Bayr.ObLG. = Bayerisches Oberstes Landesgericht; RdK. = Das Recht des Kraftfahrers; Kartei = Kartei des Automobilrechts (insbesondere die Karten „Geistesgegenwart, Schrecksekunde und Vorausssehbarkeit“); HRR. = Höchst-Richterliche Rechtsprechung; Jur.Rdsch. = Juristische Rundschau; DRZ. = Deutsche Richterzeitung; DAR. = Deutsches Auto-Recht; Das Auto; Verkehrs-Warte = Organ der Deutschen Verkehrswacht; Autorechtl. Rdsch. = Autorechtliche Rundschau (erscheint nicht mehr).

Müller, Automobil-Gesetz pp. Kommentar. Von Geh. Reg.-Rat Dr. *Fritz Müller*. 8. Auflage.

Marbe I, Die gerichtropsychologische Begutachtung von Autounfällen und die Eignung zum Chauffeur. Von Prof. Dr. *Karl Marbe*. Würzburg 1932.

Marbe II, Der Strafprozeß gegen Philipp Halsmann. Von Prof. Dr. *Karl Marbe*. Würzburg 1932.

„Kraftfahrtechnischer Fortbildungskursus“. Von Prof. *Wawrziniok*. Berlin 1928.

Mayerhofer, Untersuchungen über die Wirkung des Alkohols auf den Fahrzeugführer unter besonderer Berücksichtigung des Reaktions-Verhaltens. Industrielle Psychotechnik 1932, Heft 5; vgl. auch ebenda Heft 9.

Fog, Die ärztliche Untersuchung betrunkenen Kraftwagenführer. Dtsch. Z. gerichtl. Med. **17**, H. 2 (1931).

Eisenführ, Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrers. Berlin 1930.

Remund, Gerichtlich-medizinische Erfahrungen und Probleme bei Automobilunfällen.

Bemerkung zu dem Urteil des RG. vom 29. IV. 1929. Von Dr. *Karl Hegener*, Duisburg. RdK. **1929**, 248.

Zur Frage der Berechnung des Bremsweges. Von Dipl.-Ing. *Liebegott* u. *Minte*. RdK. **1930**, 121.

Über die Grenze der Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers. Von Dr. *W. Eisenführ*, Berlin. RdK. **1930**, 401.

Über die Notwendigkeit regelmäßiger ärztlicher Nachuntersuchungen der Kraftfahrer. Von Landrichter *W. Kleffel*, Berlin. RdK. **1930**, 428. Ärztl. Sachverständz **1930**, Nr 17. Z. Med.beamte **1931**, Nr 2.

Die weibliche Konstitution als Schuldmoment. Von Syndikus Dr. *Wille*, Berlin. RdK. **1930**, 433.

Über die Schrecksekunde und Reaktionsfrist. Von Dr. *Fischer*, Elberfeld. RdK. **1930**, 437.

Welche gesundheitlichen Anforderungen sind an die Gewährung des Führerscheins zu knüpfen? Von a) Rechtsanwalt Dr. *Arndt*, b) Stadtmedizinalrat Dr. *Marloth*. RdK. **1930**, 458ff.

Der Sachverständige im Kraftfahrzeugverkehrsprozeß. Von Rechtsanwalt Dr. *Karsen*, Berlin. RdK. **1930**, 497.

Über die periodische Nachuntersuchung und psychotechnische Eignungsprüfung von Kraftfahrzeugführern. Von Regierungsrat *Zimmermann*, Leipzig. RdK. **1931**, 151.

Zur Frage der Fahrlässigkeit anlässlich Steuerung von Kraftfahrzeugen durch schwache Personen (insbesondere Frauen). Von *E. W. Plaas*, Hamburg. RdK. **1931**, 151.

- Über die Schrecksekunde und Reaktionsfrist. Von Ziviling. *Arpe*, Hamburg. RdK. **1931**, 155.
- Bemerkungen zu dem Urteil des R.G. vom 12. I. 1931. Von Rechtsanwalt Dr. *Arndt*, Düsseldorf. RdK. **1931**, 182.
- Beiträge zur Frage der Ausbildung und Prüfung von Kraftfahrzeugführern. RdK. **1931**, 251 ff.
- Die Voraussehbarkeit von Unbesonnenheiten im Kraftfahrzeugverkehr. Von Rechtsanwalt Dr. *Arndt*, Düsseldorf. RdK. **1931**, 263 und Z. f. Eisenbahn- u. Verkehrsrecht **51**, 15 ff.
- Wer hat mehr Verkehrsdisziplin, das männliche oder das weibliche Geschlecht? Von Staatsanwalt Dr. *Steffan*, Dresden. RdK. **1931**, 289.
- Die Schrecksekunde beim Bremsen. Von Reg.-Rat Dr. *Schifferer*, Koblenz. RdK. **1932**, 13.
- Die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers an unbeschildeten Endstellen der Straßenbahn. Von Reichsgerichtsrat i. R. *Meyer*, Leipzig. RdK. **1932**, 113.
- Folgerungen aus den Versuchsergebnissen über die Schrecksekunde für die Verkehrspraxis. Von Dr. *W. Lubrich*, Essen. RdK. **1932**, 191.
- Inwieweit muß der Kraftfahrer mit verkehrswidrigen Verhalten anderer Straßenbenutzer rechnen? Von Amtsgerichtsrat *Kraner*, Olbernhau (Erzgebirge). DAR. **1929**, 13 ff.
- Nochmals: Der Fußgänger als unvorhergesehenes Hindernis. Von Amtsgerichtsrat i. R. Dr. *Wolff-Williger*, Freiburg i. Br. DAR. **1929**, 37 ff.
- Muß der Kraftfahrer mit der Unbesonnenheit anderer rechnen? Von Dr. *Landsberg*. DAR. **1930**, Sp. 71/72.
- Gedanken zur Voraussehbarkeit im Verkehr. Von *Rampfel* u. *Oberländer*. DAR. **1932**, Sp. 65/66.
- Sichtmöglichkeit und Schrecksekunde bei einem Verkehrsunfall. Von Dr. *Hellwig*, Potsdam. DAR. **1932**, Sp. 131/132.
- Die Kraftfahr-Psychotechnik. Von Dr.-Ing. *H. Lossagk*, Berlin. DAR. **1932**, Sp. 131/132.
- Ein Beitrag zur Fahrlässigskeitsfrage. Von Landgerichtsdirektor *v. Miaskowski*, Leipzig. Autorechtl. Rdsch. **1930**, H. 2.
- Die Bedeutung der Schrecksekunde bei Autounfällen. Von Landgerichtsdirektor Dr. *Albert Hellwig*, Potsdam. Autorechtl. Rdsch. **1930**, H. 4.
- Psychotechnische Gutachten bei Autounfällen. Von Landgerichtsdirektor Dr. *A. Hellwig*, Potsdam. Autorechtl. Rdsch. **1930**, H. 7.
- Führer und Fahrgeschwindigkeiten. Von Oberregierungsrat Dr. *Hey*, Berlin. Verkehrs-Warte **1931**, H. 10.
- Die Medizin und der Kraftwagenverkehr. a) Von Dr. *Springer*. Verkehrs-Warte **1931**, H. 10. b) Von Landrichter *Werner Kleffel*, Berlin. Verkehrs-Warte **1932**, H. 9.
- Wie können die Autounfälle vermindert werden? Von Dr. *Schmich*. Verkehrs-Warte **1932**, H. 1.
- Wie verhält sich der Kraftfahrer an Straßenkreuzungen? Von Dipl.-Ing. *Liese*. Verkehrs-Warte **1932**, H. 3.
- Lehren der Kraftfahrzeug-Unfallforschung. Von Dipl.-Ing. *Baumgarten*. RdK. **1931**, 223.
- Ist der Standpunkt des Reichsgerichts in der Frage der Schrecksekunde haltbar? Von Polizeihauptmann *Rothenburg*, Jena. RdK. **1930**, 14.
- Über die Schrecksekunde und den Bremsweg. Von Dipl.-Ing. *Minte*. RdK. **1930**, 175.

- Schnelle Aufeinanderfolge einfacher und zusammengesetzter Reaktionen. Von Ing. *Bela Sándor*, Budapest. Diss. Berlin 1932.
- Sichtmöglichkeit und Schrecksekunde bei einem Verkehrsunfall. Von Dr.-Ing. *Helmut Lossagk*, Berlin. Industrielle Psychotechnik **1932**, H. 1.
- Die Schrecksekunde. Wie rettet sich der Rennfahrer? Von *Manfred v. Brauchitsch*, Berlin. Berl. Illustr. Ztg **1932**, Nr 30.
- Die Schrecksekunde im Verkehrsunfall. Von *Bettina Ewerbeck*. Voss. Ztg **1932**, Nr 295 (Morgenausgabe).
- Psychotechnik des Kraftfahrers. Von Prof. Dr. *Moede*, Charlottenburg. Kraftfahrtechnischer Fortbildungskursus S. 429.
- Geistesgegenwart und besondere Veranlagung bei Prüfung der Schuldfrage. Von Staatsanwaltschaftsrat *Grau*. Verkehrs-Warte **1932**, H. 9.
- Volkmann*, Kraftfahrzeugunfälle und Kraftfahrzeugrecht. Berlin 1929, Verlag R. C. Schmidt & Co.
-