

Der Fußgänger brauchte für die wenigen Schritte bis zur Kreuzung mit der geraden Fahrtlinie des Kraftwagens etwa 1 Sekunde, während der Wagen bei der von ihm innegehaltenen Geschwindigkeit auf drei bis vier Meter zum Stehen zu bringen war, also einige Meter vor der Kreuzung mit dem Wege des Fußgängers gestanden hätte, wenn die vorhandenen Bremsvorrichtungen von dem Augenblick an ausgenutzt worden wären, in dem der Fußgänger die Straße betrat. Im Gegensatz zur Strafkammer verneinte das Reichsgericht den ursächlichen Zusammenhang der Unterlassung sofortigen Bremsens und der durch den Zusammenstoß erfolgten Körperverletzung. Mit Recht wendet sich der höchste Gerichtshof gegen das Verfahren der Strafkammer, die lediglich den Bremsweg berücksichtigt, dagegen nicht untersucht habe, ob in dem Augenblick, in dem der angeklagte Kraftwagenführer das Betreten der Straße durch den Verletzten hätte bemerken müssen, bei Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit die Bremsen schon eingreifen oder auch nur in Bewegung gesetzt werden konnten, oder ob zunächst unvermeidliche Widerstände zu überwinden waren. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Verarbeitung des dem Angeklagten bei hinreichender Aufmerksamkeit sich bietenden äußeren Bildes im Gehirn, die Erzeugung und die Betätigung eines Entschlusses und das In-Bewegung-Setzen der Bremsen notwendig einen Zeitaufwand auch nur von etwa $\frac{1}{2}$ Sekunde erforderten, wird eine fahrlässige Körperverletzung mangels ursächlichen Zusammenhanges als nicht feststellbar bezeichnet.

Die Stellungnahme des Reichsgerichts ist vom juristischen wie vom psychologischen Standpunkt aus in gleicher Weise zu begrüßen. Die Reaktionszeit, die zwischen dem Erblicken des Hindernisses und dem Beginn der Betätigung der Bremsen liegt, muß nach Versuchen, die Prof. Dr. M a r b e (Würzburg) angestellt hat, mit durchschnittlich 0,2 Sekunden bewertet werden. Diesem Ergebnis liegen Laboratoriumsversuche zugrunde, bei denen die Versuchsperson den (akustischen oder optischen) Reiz mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgte. Auch waren die in Betracht kommenden Reize und die geforderten Bewegungen bei diesen Versuchen immer identisch. Der Versuchsperson wurde z. B. an demselben Ort immer wieder ein und dasselbe rote bzw. gelbe Signal dargeboten, und sie mußte z. B. auf das rote Signal immer wieder den zweiten, auf das gelbe immer wieder den Mittelfinger niederdrücken. Mit Recht weist Marbe darauf hin, daß der Kraftwagenführer, der von vornherein nicht wisse, wann und wo ein Hindernis erscheint, je nach Umständen sehr verschieden reagieren müsse. Auch wird, wie andere Laboratoriumsversuche ergeben haben, die Reaktionszeit verlängert, wenn die Versuchsperson den Reiz nicht erwartet, sondern von ihm überrascht wird. Diese sogenannte Überraschungszeit muß ebenfalls dem Führer zugute gerechnet werden. Im vorliegenden Falle darf daher die kürzeste Reaktionszeit, die dem Angeklagten zugebilligt werden muß, nicht kleiner als etwa $\frac{1}{2}$ Sekunde angesetzt werden.

Das Urteil wird die erwünschte Wirkung haben, daß die Gerichte sich nicht mehr darauf beschränken werden, in dem Kraftfahrzeug die Maschine zu erblicken, die unabhängig von der Person des Führers stets in gleicher Weise gehandhabt werden kann, sondern ihr Augenmerk mehr den Voraussetzungen widmen werden, die nach der mehr oder minder ausgeprägten geistigen Beweglichkeit des Führers die sachgemäße Bedienung des Fahrzeuges gewährleisten oder verhindern. Es ist nicht angängig, auf Grund der Tatsache, daß das Gesetz einen bestimmten Ausbildungsgang und das Bestehen einer Prüfung erfordert, jeden Führer als gleichwertig zu behandeln. Die psychischen Fähigkeiten des Menschen sind durch eine Prüfung ebensowenig festzustellen wie seine Charaktereigenschaften. Beide aber sind für die Sicherheit des Verkehrs von ungeheurer Bedeutung. Mehr als bisher wird demnach die Rechtsprechung die persönliche Veranlagung des Führers würdigen müssen.