

eines Unfalls rechnen muß. Es kann daher das Signal natürlich auch dann notwendig sein, wenn an einer Stelle — übersichtlich oder unübersichtlich — tatsächlich kein Verkehr herrschte.

Immer haben aber die Gerichte festzustellen, ob im einzelnen Falle die Abgabe von Warnungszeichen wirklich erforderlich war. Das Berliner Kammergericht hält in der Regel ein Warnungszeichen für notwendig, wenn die Fahrbahn unübersichtlich ist. Das geht sicherlich zu weit und findet in den gesetzlichen Bestimmungen keine Stütze. Andererseits hat es aber anerkannt, daß eine Verpflichtung zum Signalgeben nicht etwa schon immer dann besteht, wenn sich ein Fahrzeug einer Straßenkreuzung nähert. Auch das höchste deutsche Gericht, das Reichsgericht in Leipzig, hat niemals einen derartigen Grundsatz aufgestellt, obwohl dies in fast sämtlichen Fahrschulen gelehrt wird. Fast alle Fahrer berufen sich auf diese angebliche Entscheidung, wenn man sie wegen oft geradezu sinnlosen Hupens zur Rede stellt. Ein Oberlandesgericht, und zwar das in Oldenburg, verlangt allerdings ein Hupen vor jeder Straßenkreuzung. Es steht aber allein auf weiter Flur und seine Entscheidung hat nur lokale Bedeutung.

Alles, was über Straßenkreuzungen gesagt ist, gilt auch für Kurven. Fährt man so langsam, daß man alle Hindernisse wahrnimmt und ihnen rechtzeitig begegnen kann — vielleicht auch durch Anhalten —, braucht man kein Signal zu geben. Auch dann ist in der Regel ein Warnungszeichen überflüssig, wenn der Verkehrsbeamte das Zeichen zum Weiterfahren gibt. Das gleiche gilt, wenn das herannahende Fahrzeug von allen, die gewarnt werden müssen, bereits bemerkt ist, und der Fahrer sich daher auf ein sachgemäßes Verhalten dieser Personen oder Fuhrwerke verlassen kann. Auch Verkehrsruhe oder nächtliche Stille, in Verbindung mit dem Geräusch des Wagens oder dem Lichtschein der Laternen können sehr wohl die Verkehrssicherheit genügend gewährleisten. Unter diesen Umständen darf daher auch von Signalen abgesehen werden. Der Fahrer kann sich auch darauf verlassen, daß besonders gefährliche Örtlichkeiten jedermann erkennbar sind, und er braucht daher nicht noch besonders durch Signale auf sie hinzuweisen.

Bei Glätte und Schnee müssen die Warnungszeichen ganz besonders frühzeitig gegeben werden, weil dann die Vorwärtsbewegung der Fußgänger und der anderen Passanten und das etwa erforderliche Anhalten des Kraftwagens naturgemäß erschwert ist.

Die Abgabe der Signale liegt aber trotz allem nicht etwa nur in der Willkür des Fahrers. Ob die Sicherheit des Verkehrs ein Signal verlangte, darüber entscheiden letzten Endes natürlich die Gerichte. Der Fahrer muß aber doch beachten, daß er nicht etwa bloß dann belangt werden kann, wenn aus seinem Verhalten nachteilige Folgen entstanden, sondern auch dann, wenn tatsächlich aus einer Unterlassung keinerlei Nachteile erwachsen sind, aber trotzdem anzunehmen ist, daß nach den Umständen des Falles Warnungszeichen am Platze gewesen wären. Ein wenig Glückspiel ist also immer vorhanden.

Der Kampf gegen den Lärm stützt sich in erster Linie auf die Vorschriften des Strafgesetzbuchs über den ruhestörenden Lärm. Gewiß, kein Kapitalverbrechen, aber eine Quelle weiterer Unkostenbeträge des ohnehin schon gar zu teuren Vergnügens, Auto zu fahren. Daß geradezu ungeheure Übelstände in Berlin und in anderen Großstädten bei der Abgabe von Warnungssignalen herrschen, das braucht hier nicht erneut zum Ausdruck ge-