

JURISTISCHER PARKPLATZ

Verursachung eines Unfalles durch einen Radfahrer.

Auf einer breiten Landstraße wollte ein Kraftfahrer einen vor ihm fahrenden Radfahrer überholen. Er gab Signal, worauf der Radfahrer sich umdrehte. Plötzlich bog dieser ohne jeden Grund von der rechten Straßenseite nach links ab, ohne irgendein Zeichen zu geben. Das überholende Auto wurde nach links gedrückt, und es blieb ihm nur die Wahl, in den Straßengraben zu fahren oder den Radfahrer anzufahren. Er wählte den ersten Ausweg, fuhr dabei aber einen Telegraphenmast an und wurde verletzt.

Der Radfahrer wurde wegen fahrlässiger Körperverletzung bestraft, seine Revision wurde vom Reichsgericht verworfen. Es stellt fest, daß es unbedingte Pflicht eines jeden Radfahrers sei, sein Verhalten und seine Fahrweise so einzurichten, daß anderen Personen kein Schaden daraus entstehen kann. Daß er das Auto bemerkt hatte, hat der Radfahrer an und für sich ganz eindeutig dadurch zu verstehen gegeben, daß er sich umdrehte. Durch sein inkonsequentes Verhalten, das nach Ansicht des Reichsgerichts eine Fahrlässigkeit größter Art darstellt, hat er den Grundsatz, auf andere Personen Rücksicht zu nehmen, verletzt.

Auch von einer Frau als Führerin des Kraftfahrzeuges ist dieselbe Aufmerksamkeit zu verlangen, wie von jedem Kraftfahrer.

Eine bemerkenswerte Entscheidung mußte sich kürzlich mit dem Begriff der Fahrlässigkeit auseinandersetzen. Das Gericht trat der Ansicht des Reichsgerichts bei, nach der dieser Maßstab auch im Strafrecht ein objektiver ist. Auf die Eigenart des einzelnen Menschen kommt es nicht an, sondern jedermann hat so zu handeln, wie es ein normaler, ordentlicher und gewissenhafter Mensch tun würde. Allerdings soll dabei der Maßstab nach dem Lebensalter und den Lebensverhältnissen eines einzelnen Angeklagten genommen werden. Die typischen Verschiedenheiten ganzer Gruppen von Menschen nach Alter, Bildung und Lebensstellung führen notwendig zu einer Unterscheidung für die an die erforderliche Sorgfalt anzulegenden Maßstäbe. Da nun aber Frauen im allgemeinen nicht besonders kopflos und ohne Geistesgegenwart zu sein pflegen — denn sonst müßten sie nach Ansicht des Gerichts vom Kraftfahrzeugverkehr überhaupt ausgeschlossen werden —, sei auch an das Handeln einer angeklagten

Frau der Maßstab anzulegen, der für die Bestimmung des zur Schadensverhütung anzuwendenden Grades von Sorgfalt bei einem normalen Kraftfahrer in Frage kommt.

Parkverbot.

Der Führer eines zum Stillstand gelangten Kraftfahrzeuges hat dieses so aufzustellen, daß es den Verkehr nicht behindert. Insbesondere ist die Aufstellung an engsten Stellen, Wegekrenzungen und scharfen Wegekümmungen sowie an Haltestellen der Straßenbahn und Kraftomnibusse verboten. Da Parkverbote weder ein Verbot noch eine zeitliche Beschränkung des Verkehrs enthalten, so kann der § 30 der Kraftfahrzeugverkehrsordnung, der über das Recht der Polizeibehörden, ein Verbot durch allgemeine polizeiliche Vorschriften oder für den einzelnen Fall anzuordnen, für Parkverbote nicht in Frage kommen. Gebote und Verbote anderer Art — also auch die Parkverbote — gelten für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen daher nur dann, wenn sie in Vorschriften enthalten sind, die den Verkehr von Fuhrwerken auf öffentlichen Wegen allgemein regeln. Polizeibehörden sind daher zwar in der Lage, an bestimmten Stellen mit Rücksicht auf die Eigenart der örtlichen Verhältnisse, die Aufstellung von Fahrzeugen allgemein mit der Wirkung zu verbieten, daß auch Kraftfahrzeuge von den Verboten betroffen werden. Dagegen sind Bestimmungen, die ein Parkverbot nur für Kraftfahrzeuge aussprechen, nicht rechtswirksam. Die Zulässigkeit der Aufstellung des Kraftfahrzeuges ist in solchen Fällen vielmehr allein nach § 28 der Kraftfahrzeugverkehrsordnung zu beurteilen.

Beleuchteter Ortsteil.

Für die Frage, ob ein Ortsteil genügend beleuchtet ist, macht es keinen Unterschied, ob die Beleuchtung öffentlich oder privat ist. Dagegen kann das Brennen einer elektrischen Lampe, abgesehen von ganz besonderen Verhältnissen, nicht genügen, um einen Ortsteil als erleuchtet anzusehen; von einem solchen kann vielmehr nur gesprochen werden, wenn eine längere Strecke derart erhellt ist, daß eine gefahrlose Fahrt ohne starkwirkende Scheinwerfer gewährleistet ist. Eine andere Feststellung würde der Auffassung des Lebens widersprechen und zu dem unannehmbaren Ergebnis führen, daß kurz vor jeder einzelnen Lampe die Scheinwerfer abgeblendet und gleich dahinter wieder angestellt werden müßten.