rechtsnorm, so daß eine Bestrafung des Kraftfahrers auf Grund des § 17 Abs. 1 KVO. nicht erfolgen kann.

Manche örtlichen Straßenverkehrsordnungen enthalten zwar Bestimmungen, die für den gesamten Fuhrwerksverkehr Nüchternheit des Führers vorschreiben. Diese Vorschriften lassen sich indessen auf den Kraftfahrer nicht anwenden, und zwar auch nicht auf dem Umwege über § 2 KVO., wie in der Rechtsprechung allgemein anerkannt ist. Es ergibt sich daher das paradoxe Ergebnis, daß der betrunkene Kraftfahrer nicht strafbar ist, während merkwürdigerweise Kutscher von Pferdefuhrwerken, sofern sie nicht nüchtern sind, bestraft werden können.

Um so notwendiger erscheint die beschleunigte gesetzliche Regelung durch Aufnahme eines entsprechenden Tatbestandes in die Kraftfahrzeugverkehrsordnung. Im Auslande hat man die Notwendigkeit derartiger Vorschriften längst erkannt. In England, Kanada, Holland und in den Vereinigten Staaten wird die Trunkenheit des Kraftfahrzeugführers, während er sich im Dienst befindet, ohne Rücksicht darauf, ob Unfälle eingetreten sind, mit empfindlichen Strafen geahndet. Die Aufnahme einer entsprechenden gesetzlichen Bestimmung bei uns muß im Interesse der Allgemeinheit als besonders dringlich bezeichnet werden. Und zwar genügt es nicht, nur die Trunkenheit als solche unter Strafe zu stellen, vielmehr erfordert es die Rücksicht auf die Sicherheit des Publikums, daß der Führer vor und während der Fahrt unbedingt auf den Genuß geistiger Getränke überhaupt verzichtet oder sie zumindest nur in ganz geringem, unzweifelhaft nicht schädlichem Maße zu sich nehmen darf.

Verantwortlichkeit des Fahrschülers

Die Ausbildungszeit stellt für den Kraftfahrer ein besonders kritisches Stadium dar. Die Fahrkunst ist ihm noch ein Buch mit sieben Siegeln. Die Übungsfahrten, die der Fahrschüler bis zur Fahrprüfung absolvieren muß, stellen Anforderungen an seine Fähigkeit und Fahrkunst, denen er naturgemäß im Anfang der Ausbildung keinesfalls gewachsen sein kann. Man sollte also meinen, daß der Fahrschüler für Fehler, die er in dieser Zeit bei der Bedienung des Fahrzeuges macht, unmöglich verantwortlich gemacht werden kann. Derartige Übungsfahrten dürfen ja auch nur in Begleitung eines Fahrlehrers vorgenommen werden, der jederzeit in der Lage ist, selbständig einzugreifen, wenn der Fahrschüler versagt. Seltsamerweise ist aber die Rechtsprechung vielfach anderer Auffassung und hat in verschiedenen Fällen die Verantwortlichkeit von Fahrschülern, die während der Schulfahrten einen Unfall herbeigeführt haben, ohne weiteres bejaht.

So hat das Kammergericht kürzlich einen Fahrschüler für verantwortlich erklärt, der seinen Kraftwagen in Begleitung seines Fahrlehrers über den Potsdamer Platz in Berlin gelenkt und hierbei einen Unfall herbeigeführt hatte. Die Fahrlässigkeit des Fahrschülers hat das Kammergericht damit begründet, daß er erst zum fünften Male am Steuer saß und angesichts eines so geringen Grades der Ausbildung es nicht hätte übernehmen dürfen, den Wagen über einen so belebten und gefährlichen Platz zu lenken.

Noch bemerkenswerter und seltsamer ist die Entscheidung, die das Reichsgericht unlängst (Urteil vom 17. Mai 1930) gegen eine Fahrschülerin gefällt hat. Die Schülerin, die gleichfalls in Begleitung ihres Fahrlehrers auf einem Lehrwagen eine Übungsfahrt machte, hatte einen Radfahrer überfahren. Als entscheidende Ursache des Unfalls hatte das erkennende Gericht den Umstand festgestellt, daß die Angeklagte auf ihrem Sitz am Steuer mit den Beinen nicht weit genug herunterreichte, um die Fußbremse gehörig durchtreten zu können. Das Reichsgericht hat nun sowohl den Fahrlehrer für verantwortlich erklärt, weil er nicht für ordnungsmäßigen Sitz seiner Schülerin gesorgt habe, als auch die Verurteilung der Fahrschülerin selbst bestätigt. Die

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id359716164-19312300/72 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG UNIVERSITÄT ERFURT