



# DEUTSCHES AUTORECHT

**Rechts-, Wirtschafts- und Verkehrsfragen**

JURISTISCHES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUBS E. V.

Erscheint monatlich zweimal • Bezugspreis für Nichtmitglieder jährlich 6 RM.

---

**Nr. 11 • Dritter Jahrgang**

**München, 15. Juni 1928**

---

aber niemandem einfallen, an ein Vorfahrtsrecht zu denken. Liegt der Fall aber so, daß B auf der X-Straße von Süden her dem A entgegenfährt und nach links in die Y-Straße einbiegen will, so reden viele Menschen — Chauffeure, Herrenfahrer, aber auch Polizeiwachtmeister und sogar noch höher hinauf — vom „Vorfahrtsrecht“ des auf der X-Straße geradeaus fahrenden Kraftfahrers A, „weil ihm doch B von links komme und einbiegen wolle“.

Daß hier ein Vorfahrtsrecht nicht in Frage kommen kann, sondern nur die Bestimmungen in Wirkung treten, die für das „Ablenken“ von der bisher innegehabten Fahrtrichtung und das „Einbiegen in einen anderen Weg“ gesetzt sind — § 21c und 21, Abs. 2 KVO. — ergibt sich aus den Worten des § 21c, 24 KVO.: „diese Gesetzesstelle spricht in der ersten Alternative von dem „auf einem ... Wege sich bewegend“ gegenüber dem „aus einem ... Wege kommend“, sowie in der zweiten Alternative von dem „von rechts kommend“ Fahrzeuge, meint also in beiden Fällen Gefährte, die so aufeinander zustreben, daß die von ihnen benutzten verschiedenen Straßen sich kreuzen oder voneinander abzweigen. Es ist ja auch ganz klar, daß für diesen Fall — aber auch nur für diesen — wegen des in Städten fast immer, auf dem Lande öfter vorkommenden Mangels an Sicht in die andere Straße besondere Bestimmungen gegeben sein müssen.

Das geradeaus über die Einmündung der Y-Straße hinausfahrende Kraftfahrzeug A kann also unmöglich das nach der Y-Straße einbiegende wollende Fahrzeug B als ein „von links kommendes“, d. h. auf einer kreuzenden oder einmündenden Straße heranfahrendes ansehen und ihm gegenüber die Vorfahrt beanspruchen. Auch das Reichsgericht — 1. Strafs. I 561/27 — ist der Ansicht, daß ein Fall des „Verlassens der bisher verfolgten Fahrtrichtung“ auch dann vorliegt, wenn ein Fahrzeug von einem Fahrweg nach einem anderen abbiegt; und andererseits, daß ein Fall der Vorfahrt gemäß § 21c KVO. dann gegeben ist, wenn beide Fahrzeuge sich der Straßenkreuzung gleichzeitig in einer Art nähern, daß ihre Fahrwege bei beiderseitiger Fortsetzung der Fahrt sich kreuzen würden — 1. Strafs. I. 542/27 —. Bei beiderseitiger Fortsetzung der Fahrt würden sich aber A und B niemals kreuzen, sondern parallel aneinander vorbeifahren!

Der Kraftfahrer kann daher von dem Fahrer B nichts anderes erwarten, als daß er, wenn er Kraftfahrer ist, sich nach der Vorschrift in §§ 21 e und 21, Abs. 2 KVO. über das Verhalten beim „Verlassen der bisher verfolgten Fahrtrichtung“ und beim „Einbiegen in einen anderen Weg“ und weiter nach den allgemeinen Vorschriften über sorgfältiges Fahren §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1., gegebenen Falles auch § 18, Abs. 2 KVO. und nötigenfalls § 19, Abs. 1 KVO. (Hupen). Ist B kein Kraftfahrer, sondern ein anderer „Wegebenutzer“, so treffen für ihn die für solche

gegebenen analogen Vorschriften der Reichs-, Landes- oder Ortsgesetze zu.

Es leuchtet ein, warum das Verhältnis von A und B, die sich auf derselben Straße aufeinander zu bewegen, so sein muß: für sie liegt bezüglich des anderen Fahrers kein Sichtmangel in eine kreuzende oder einmündende Straße vor; sie können sich, einander geradeaus entgegenfahrend, von längerer Sicht aus bemerken und einander die Zeichen für ihre Fahrtabsichten geben; wenn bei ihnen eine Unübersichtlichkeit in Frage kommt, so ist es nur eine solche auf der eigenen Fahrbahn, für welche die Bestimmung des § 18 Abs. 2 KVO. gegeben ist. Merkwürdigerweise verfährt meiner Erfahrung nach der Fall der Einmündung viel öfter, als derjenige der Kreuzung zweier Straßen dazu, von diesem unechten (vermeintlichen) Vorfahrtsrecht des einen von zwei auf derselben Straße einander entgegenfahrenden Fahrern zu reden.

Neulich habe ich auf einem auswärtigen Lokalbesichtigungstermin sogar hören müssen, wie ein ebenso unerschrockener, wie in der KVO. unbewandelter Chauffeur mit großer Energie ausführte, daß er in einer ununterbrochenen Kurve (wo also nicht einmal von einer Einmündung die Rede war) die Vorfahrt zu beanspruchen hätte, weil er für den entgegenkommenden anderen Kraftfahrer im Winkel von rechts gekommen sei! Er wollte damit in letzter Minute zu erklären versuchen, warum er die Kurve geschnitten hätte und nach dem Zusammenstoß, mit seiner Spitze dem anderen in die Flanke gefahren, sich ganz auf der falschen Seite drüben befand. Nichts findet so schnellen Eingang und so schwer ausrottbares Wachstum, wie falsche, aber bequeme Rechtsansichten. Da hilft immer nur eines, was ich immer empfehle: in Kraftfahrzeugsachen möglichst draußen in der Natur verhandeln, wo man den Leuten das Falsche ihrer irrigen oder dolosen Darstellungen am handgreiflichsten vor Augen führen kann!

Aber auch in den eben behandelten Fällen des oft fälschlich angenommenen, in Wahrheit nicht existierenden Vorfahrtsrechtes würde ich demjenigen, der weiß, daß ein Vorfahrtfall des § 21c KVO. hier nicht vorliegt, doch raten, auch hier mit Vor- und Rücksicht zu fahren, wenn der andere Miene macht, einzu- und abbiegen, weil der andere immerhin ein solcher sein kann, der sich über die Frage der Vorfahrtsbelastung in dem gekennzeichneten verbreiteten Irrtum befindet. Dieser Irrtum ist namentlich bei Kraftdroschkenfahrern recht häufig anzutreffen und besonders dann beliebt, wenn der Betreffende etwas angerichtet hat. Es ist aber nicht allemal festzustellen, daß diese rechtsirrigere Verteidigung in bösem Glauben vorgebracht wird, denn ich habe auch Wachtmeister erlebt, von denen Kraftfahrer ihre trügende Wissenschaft bezogen hatten, und die erst in der Verhandlung einsahen, daß hier ja gar kein Fall des § 21c KVO. vorgelegen hätte.

## Rechtsfragen des Raketenfahrzeugs

Von Rechtsanwalt Dr. Volkman n, Düsseldorf

Die Versuche mit dem Raketenwagen haben sowohl Rechtsanwalt Dr. Arndt wie Regierungsrat Wietfeld in Düsseldorf Veranlassung gegeben, sich mit der Frage, ob das Raketenfahrzeug kraftfahrzeugsteuerpflichtig sei, zu befassen (Recht des Kraftfahrers vom 12. Mai 1928).

Man kann darüber geteilter Meinung sein, ob es heute schon an der Zeit sei, sich über diese Frage den Kopf zu zerbrechen. Denn mit fast demselben Recht könnte man sich die Frage vorlegen, ob vielleicht, wenn das Raketenfahrzeug auch fliegen wird, dies nun ein Luft- oder Landfahrzeug ist und demnach als versicherungspflichtig gemäß § 29 Luft-Verk.-Ges. oder nicht anzusehen ist.

Wenn man aber die Frage der Raketenfahrzeugbesteuerung sich vorlegt, muß man sich in erster Linie fragen, ob denn überhaupt der Raketenwagen ein Kraftfahrzeug darstellt. Denn die Voraussetzung der Steuer ist gemäß § 1 Kr.-St.-Ges., daß es sich um ein Kraftfahrzeug handelt und daß dieses zum Befahren öffentlicher Wege benutzt wird.

### 1.

Unter einem Kraftfahrzeug wird sowohl vom Kraftf.-Ges., wie von der Kraftf.-Verk.-Ordn. ein Landfahrzeug verstanden, das durch Maschinenkraft bewegt wird, ohne an Bahngelise gebunden zu sein. Mit der Bestimmung „durch Maschinenkraft“ hat man die alte Definition, die der Entwurf zum Kraftf.-Ges. aus den „Grundzügen betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ übernommen hatte, verändert. Was man unter dem Begriff Bewegung durch Maschinenkraft zu verstehen hat, ist, da eine Legaldefinition nicht vorhanden ist, auch heute noch nicht so geklärt, daß man von einem consensus doctorum sprechen kann. Wie häufig in der Rechtswissenschaft, ist der Begriff leichter negativ abzustecken, als positiv zu bestimmen. Müller, der heute als einer der besten Kenner des Kraftfahrzeugrechtes

gelten darf, folgert aus der Entstehungsgeschichte, daß Maschinenkraft den Gegensatz zu menschlicher, tierischer oder Naturkraft darstellt. (Komm. zum Automobil-Ges. II. Aufl. S. 113.) Aber darüber hinaus hat er den Begriff der Maschinenkraft dahin zu bestimmen versucht, daß dieselbe von einer solchen Maschine ausgehen muß, die mit besonderen, dazu geeigneten und gerade dafür bestimmten Vorrichtungen eine ihr zugeführte Kraft oder aus Kraftstoff gewonnene Kraft unter substanzialer Veränderung in Bewegung umwandelt. Gleichviel, ob diese Begriffsbestimmung zu eng oder zu weit sein mag, scheint mir wesentlich, daß die Kraft nicht unmittelbar auf das Fahrzeug einwirkt, sondern auf dem Umwege über eine Maschine, d. h. den Motor, der sich innerhalb des Fahrzeuges befindet. Daher würde ein Segelfahrzeug kein Kraftfahrzeug sein, da das Segel keine Maschine ist, während ein Rotorfahrzeug ein Kraftfahrzeug darstellt, da der Rotor die Kraft des Windes auffängt und maschinenmäßig in Bewegungsenergie umwandelt.

Nach den Zeitungsnachrichten über das Prinzip des Raketenwagens findet hier zwar der Antrieb durch die Raketen-gase (4 Schubraketen und 4 Dauerbrandraketen) statt, doch wird dieser Antrieb nicht durch eine besondere Maschine in Bewegung umgesetzt, sondern wirkt sich direkt auf das Fahrzeug aus, das nun vorwärts schnell, wie etwa ein plötzlicher Windstoß ein Fahrzeug mit breiter Rückenangriffsfläche vorzutreiben vermag. Ist das aber der Fall, so ist das Raketenfahrzeug kein Kraftfahrzeug im Sinne des Kraftf.-Ges. und der Kraftfahrzeug-Verkehrsordnung).

### 2.

Ein Kraftfahrzeug ist nur dann steuerpflichtig, wenn es zum Befahren öffentlicher Wege benutzt wird.

1) Anders in Amerika, wo als Kraftfahrzeug jedes Fahrzeug, das nicht durch Muskelkraft bewegt wird, gilt (§ 281, Highway Law).

Der Begriff des öffentlichen Weges richtet sich, wie von den Kommentatoren übereinstimmend betont wird, nicht nach dem öffentlichen Wegerecht, vielmehr kommt es auf die tatsächliche Benutzung für den öffentlichen Verkehr an, so daß ein privater Weg bei dauernder Benutzung den Charakter eines öffentlichen Weges bekommen kann. Andererseits besteht kein Streit darüber, daß eine geschlossene Rennbahn keinen öffentlichen Weg im Sinne des Kraftfahrzeugrechtes darstellt. Die Benutzung der Opelrennbahn ist daher nicht als Benutzung eines öffentlichen Weges zu betrachten. Nun behauptet Wietfeld in seinem erwähnten Aufsatz, daß weitere Probefahrten auf der Avusbahn zu erwarten seien und daß die Avusbahn einen öffentlichen Weg darstelle. Ich glaube, daß er mit dieser Auffassung, die er übrigens mit keinem Wort begründet hat, alleinsteht. Die Avusbahn stellt nach der Ansicht der Stadt Berlin und des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg keinen öffentlichen Weg dar, da die Straße weder ausdrücklich noch stillschweigend von den rechtlich Beteiligten bestimmt ist, dem allgemeinen Verkehr zu dienen<sup>1)</sup>.

## 3.

Würde aber das Raketenfahrzeug auf einem öffentlichen Wege benutzt werden, so müßte es zunächst als Fahrzeug zugelassen sein (§ 1 Kraftf.-Ges.). Die Zulassung geht, systematisch betrachtet, der Frage der Besteuerung vor. Nur wenn das Fahrzeug zugelassen ist, darf es auf öffentlichen Wegen in Betrieb gesetzt werden.

<sup>1)</sup> Isaac in „Recht des Kraftf.“, Jahrg. 1927, S. 118.

Die Verwaltungsbehörde hat aber, bevor sie die Zulassung erteilt, zu prüfen, ob das Fahrzeug den gesetzlichen Vorschriften, also insbesondere den Vorschriften in §§ 3 und 4 KVO. genügt. Hier dürften sich schon aus § 3 begründete Zweifel ergeben, ob das Fahrzeug zulassungsfähig ist, da eine Belästigung von Personen und Gefährdung von Fuhrwerken durch das Explosionsgeräusch, besonders aber durch den entwickelten Rauch in starkem Maße vorhanden ist. Selbst wenn das verneint würde, wäre auch noch aus dem Gesichtspunkte des § 10 II 17 Allg. LR. die Benutzung des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen zu prüfen, denn dieser Paragraph obweist der Polizei das Amt, die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publika oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahren zu treffen. Wenn aber das Raketenfahrzeug in wenigen Sekunden eine 100-km-Geschwindigkeit bekommt, ist eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu bejahen, so daß die Polizei die Benutzung auf öffentlichen Wegen zu untersagen hätte.

## 4.

Man mag über die von mir vertretene Auffassung geteilter Meinung sein, jedenfalls bildet sie die Grundlage dafür, ob überhaupt die Voraussetzungen einer Besteuerungsmöglichkeit vorliegen. Erst wenn man diese mit Grund bejaht, darf man die Frage stellen, die Arndt und Wietfeld zum Ausgangspunkt ihrer Betrachtungen genommen haben, nämlich ob die Bemessungsfaktoren der Steuer anwendbar sind. Aber mir erscheint es müßig, ein so entfernt liegendes Problem einer näheren Betrachtung zu unterziehen, solange die Grundfragen nicht geklärt sind.

## Der Sandstreuapparat – und die zivil- und strafrechtlichen Folgen der neuen Erfindung

Von Dr. jur. Manfred Heirich, München

In angesehenen Tageszeitungen (u. a. Nr. 12 der Deutschen Allg. Zeitung) wird die Behauptung aufgestellt, die Industrie liefere den Sandstreuer bereits in so zweckentsprechender Weise, daß jeder Kraftfahrer sich haftpflichtig für Unfälle, ja sogar strafbar macht schon aus dem Grunde, weil er es versäumt, einen derartigen Apparat an seinem Fahrzeug anbringen zu lassen. Ferner wird vorgeschlagen, durch Reichsgesetz oder durch Polizeiverordnungen vorzuschreiben, daß an jedem Kraftfahrzeug (nicht nur Lastkraftwagen, sondern auch Personewagen!) ein Sandstreuer angebracht wird.

Für Kraftfahrer genügt die Feststellung dieser Veröffentlichungen. Da aber die Gesetze im parlamentarischen Staat durch die Mehrheit gemacht werden, ist es erforderlich, die Behauptungen in der Öffentlichkeit ins richtige Licht zu setzen. Wir sind über den technischen Vorgang informiert. In einem Behälter wird der Streusand mitgeführt, durch die Auspuffgase wird er erwärmt und ausgestoßen. Durch die Erwärmung des Streusandes soll dieser stets feinkörnig bleiben. Dieser Auffassung können wir uns bis zum Beweis des Gegenteils nicht anschließen. Eine Knollenbildung, insbesondere bei kalter Witterung, wird nie ganz zu vermeiden sein und dann ist es eben mit dem Sandstreuen vorbei. Der Apparat versagt dann rettungslos. Ferner – nehmen wir eine abschüssige Stelle an. Hier geschieht das Abrutschen seitwärts und es wird niemals genügend Sand unter die Reifen kommen, weil ja die Bewegung eine seitliche ist. Am allergefährlichsten für den Kraftfahrzeuglenker ist das Befahren von Asphaltstraßen, die kurz vorher frisch berieselt wurden. Es wäre in solchen Fällen also insbesondere im Stadtverkehr notwendig, den Sandstreuapparat ununterbrochen in Tätigkeit zu setzen. Welche Mengen Sand mitgeführt werden müßten, kann sich jeder Laie errechnen. Nimmt man dann weiter an, daß der Apparat im Bedarfsfalle versagt, der Fahrer sich jedoch auf das richtige Funktionieren des Apparates verlassen hat, so ist in den meisten Fällen ein Unglück unvermeidlich, während der gewissenhafte Fahrzeuglenker bei glitschiger Straße ohne diesen Apparat die größte Vorsicht von vorneherein aufwendet. Kommt weiter ein Fahrzeug in einer Kurve zum Schleudern, so hilft auch kein Sandstreuen mehr, wenn es dem Kraftfahrzeugführer nicht durch vorzügliche Fahrtechnik gelingt, den Wagen auch so wieder in die richtige Fahrbahn zu bringen. Auch wird doch wohl kein Mensch behaupten wollen, daß eine gewalzte Schotterstraße noch besandet werden muß, um das Schleudern eines Kraftfahrzeuges in einer Kurve zu verhindern, und trotzdem passieren sehr viele Unfälle auch auf gewalzten Schotterstraßen mangels ungenügender Fahrtechnik oder sonstiger Umstände.

Eine weitere Frage ist die, ob der Kraftfahrzeuglenker im Augenblick der Gefahr überhaupt noch dazu in der Lage ist, den Apparat in Tätigkeit zu setzen, da sich Unfälle in Sekunden

abspielen und auch die Reaktionsgeschwindigkeit des Fahrers miterücksichtigt werden muß. Anders verhält sich dies bei Schienenfahrzeugen, die an eine Fahrbahn gebunden sind und bei denen der Führer im Augenblick der Gefahr lediglich Kraftstoffzuführung, Bremse und Sandstreuapparat zu bedienen hat, während ihm die Lenkung des Fahrzeuges erspart bleibt.

Es ist Pflicht, eine gesetzliche Einführung des Apparates so lange zu bekämpfen, bis nicht durch berufene Fachautoritäten erwiesen ist, daß der Apparat in allen Lagen eine Schleudergefahr zuverlässig abwendet.

Schließlich lohnt es sich, auf die gelegentlich der Anpreisung angestellten juristischen Erörterungen einzugehen:

1. Da ist zunächst die Behauptung, der Kraftwagenhalter hafte auch seinem Chauffeur gegenüber auf Grund des Dienstvertrages, nämlich gemäß § 618 BGB. Nach dieser gesetzlichen Bestimmung haftet der Dienstherr allgemein dafür, daß Gerätschaften, welche er zur Verrichtung der Dienste zu beschaffen hat, so eingerichtet sind, daß der Dienstverpflichtete gegen Gefahr für Leben und Gesundheit so weit geschützt ist, als die Natur der Dienstleistung es gestattet. Er würde also auch dem Chauffeur für Unfälle haften, welche auf eine mangelhafte Einrichtung des Kraftfahrzeuges zurückzuführen sind, wenn nicht

a) es nach dem bisherigen Stand der Technik ganz unsinnig wäre, wegen Mangels des Sandstreuers von einem mangelhaften Kraftfahrzeug zu sprechen, und

b) wenn nicht überhaupt – wie es tatsächlich der Fall ist – die Haftung nach § 618 BGB. für den Kraftwagenbesitzer ganz aufgehoben wäre durch § 898 Reichsversicherungs-Ordnung. Jeder Chauffeur ist zwangsweise versichert bei der Berufsgenossenschaft. Mithin hat diese für Unfälle aufzukommen und wird die Haftung des Dienstherrn eben durch § 898 RVO. ausgeschlossen, soweit nicht – und das kommt gar nicht in Betracht – eine vorsätzliche Schadenszufügung vorliegt.

2. Die Haftung gegenüber Gefälligkeitsfahrern – ein beliebtes Kapitel, wenn dem Kraftwagenhalter Angst gemacht werden soll – ist normalerweise ebenso wie die gesetzliche Haftung gegenüber dritten ganz fremden Personen durch die Bedingungen der modernen Haftpflichtversicherungsverträge – und einen solchen hat nahezu jeder Kraftfahrer abgeschlossen – ohne weiteres gedeckt. Auch derartigen Ansprüchen kann man also mit Ruhe entgegnen.

3. Wenn aber gar mit strafrechtlichen Folgen gedroht wird in Fällen einer Anklage wegen fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger Körperverletzung, deshalb, weil das Fahrzeug keinen Sandstreuer mitführte, so kann man beruhigt von der Urteilsfähigkeit der deutschen Gerichte annehmen, daß sie eine derartige Ueberspannung des Begriffes der Fahrlässigkeit abweisen.