

nicht die Stoppstrecke den Anweisungen der obersten Verkehrsbehörde entsprochen hat. Kleine Gerichte sind gern geneigt, auf die beeidigte Aussage des betreffenden Wachtmeisters über die Zuverlässigkeit gerade dieser seiner Stopplung zu verurteilen, weil bei ihnen die beeidigte Aussage des Wachtmeisters als diesen Spezialfall betreffende Aussage mehr gilt als allgemeine Erwägungen. Fragen und Hinweise darauf, dass der betreffende Wachtmeister keinerlei Ausbildung im Stoppverfahren hat, sind der Sicherheit der Aussage gegenüber gewöhnlich ergebnislos.

Es ist schon die Frage des Unterschiedes zwischen Wahrscheinlichkeit und Sicherheit gestreift worden. Die genannten Prozentsätze der Fehlergrenze geben eine Wahrscheinlichkeitsziffer der tatsächlich gefahrenen Schnelligkeit. Die Möglichkeit, dass die Fehlergrenze, im einzelnen Falle grösser ist, ist immer offen. Der Richter soll und darf aber nicht auf eine Wahrscheinlichkeit hin verurteilen, sondern nur auf eine Sicherheit hin. Er muss also die Fehlergrenze noch etwas weiter hinaus stecken, als die von den Sachverständigen errechnete Wahrscheinlichkeitsgrenze geht.

In den eingangs erwähnten praktischen Fällen hat sich das Gericht auf folgenden Standpunkt gestellt, was wir beispielsweise anführen wollen:

Gestoppt wurde durch zwei Beamte mit einer Uhr. Die mittlere und damit wahrscheinliche Fehlergrenze betrug sohin 20 Proz. Bei einer errechneten Geschwindigkeit von 40 Kilometer könnte nach dieser Wahrscheinlichkeit die Geschwindigkeit des Wagens zwischen 32 und 48 Kilometer liegen. Da diese Wahrscheinlichkeit für das Urteil nicht ausreicht, hat das Gericht die Fehlergrenze weiter gesteckt, und es für möglich erklärt, dass tatsächlich noch etwas weniger als 32 Kilometer gefahren worden sind, mit hin auch unter 30 Kilometer, hat deshalb eine Verletzung der Vorschriften als nicht zweifelsfrei erwiesen angenommen und freigesprochen, wenn nicht mehr als 40 Kilometer errechnet wurden.

Der praktischen Handhabung wegen hat das Gericht noch eine andere Berechnung aufgestellt und erklärt:

Angenommen, ein Wagen ist vorschriftsmässig 30 Kilometer gefahren, so kann bei 20 Proz. Fehlergrenze ein Stoppergebnis von 24—36 Kilometer sich errechnen.

Da das Gericht an Stelle der Wahrscheinlichkeit die Sicherheit setzen wollte, dehnte es die Fehlergrenze auf 20—40 Kilometer aus und sprach alle Angeklagten frei, deren Geschwindigkeit von den stoppenden zwei Beamten mit der einen Uhr auf nicht höher als 40 Kilometer errechnet wurde.

Es dürfte wichtig sein, in allen Fällen auf den Unterschied hinzuweisen, der darin besteht, dass die Sachverständigen nur Wahrscheinlichkeitsziffern geben, — während das Gericht Gewissheitsziffern braucht, und dass das Gericht deshalb, wie es in unseren Fällen geschehen ist, in bestimmter Weise über die Wahrscheinlichkeitsziffern hinausgehen und sich darüber schlüssig machen muss, welche Fehlergrenze es gewissermassen als Gewissheitsgrenze festlegen will.

5. Das Kontrollfahren

Das Kontrollfahren besteht darin, dass ein Kraftfahrzeug, Auto oder Kraftrad mit Anhänger

in der jeweils zulässigen Geschwindigkeit durch die Strassen fährt. Wer das Kontrollfahrzeug überholt, ist zu schnell gefahren, wenn nicht besondere Umstände gerade das Kontrollfahrzeug zu besonders langsamem Fahren veranlassen, Umstände, — welche für das überholende Fahrzeug nicht gelten.

Das Kontrollfahren auf dem Lande ist zu kostspielig, zu zeitraubend und zu wenig ausgiebig und dadurch geradezu zwecklos. Es ist die gegebene Ueberwachungsart in der Grossstadt, wo aus den oben geschilderten Gründen eine längere, übersichtlich gerade Strecke zum Abstoppen nicht zur Verfügung steht und die Beamten sich gegenseitig nicht sehen können.

Zu beachten ist hier, dass kein Kraftwagenfahrer einen Rechtsanspruch darauf hat, die für das Durchfahren einer bestimmten Ortschaft zulässige Höchstgrenze — ach tatsächlich zu fahren, denn auch diese Schnelligkeit ist nur bei freier Bahn erlaubt. Die Versuchung, unter allen Umständen mindestens die zulässige Geschwindigkeit auch in der Stadt zu fahren, ist natürlich sehr gross, zumal besonders in schwereren Wagen der Fahrer bei geringerer Geschwindigkeit das Gefühl hat, als ob er gewissermassen auf der Stelle trete. Massgebend ist aber die Kautschukbestimmung, dass immer und überall so zu fahren ist, dass der Fahrer unter allen Umständen jederzeit seiner Verpflichtung nachkommen kann, praktisch heisst dies, dass er jederzeit halten kann.

Der Fahrer muss also insbesondere in der Stadt immer damit rechnen, dass ein auch unwahrscheinliches Hindernis ihn in den Weg kommt und muss darnach seine Geschwindigkeit einrichten. In verkehrsreichen Strassen, an Kreuzungspunkten und belebten Plätzen muss daher bei auch sonst verhältnismässig freier Bahn eine viel geringere Geschwindigkeit eingehalten werden, um allen Eventualitäten gerecht werden zu können.

Es empfiehlt sich daher, in den Städten, in welchen Kontrollfahrzeuge laufen, genau darauf zu achten, in welcher Art und mit welcher Schnelligkeit die Kontrollfahrzeuge in den gefährlichen Plätzen zu fahren pflegen. Die gefährlichen Plätze sind den ortsansässigen Kraftfahrern ohne weiteres bekannt.

Ein in der Stadt beanstandeter Fahrer kann sich also nicht darauf berufen, dass er weniger klein als vorgeschrieben gefahren sei, wenn die Insassen des Kontrollfahrzeuges angeben, dass der beanstandete Fahrer an der beanstandeten Stelle, mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit jener Oertlichkeit, mit Rücksicht auf den Verkehr oder sonstige Umstände schneller gefahren sei, als dass er allen Eventualitäten hätte gerecht werden können, d. h. allenfalls hätte auf genügend kurze Entfernung anhalten können. Insofern ist das Kontrollfahren viel weitgehender als das nur die Kilometerzahl der Fahrt festlegende Stoppen.

Aber, da hier ein festlegbares Mass fehlt und es sich in allen Fällen nur um Ermessungsgründe handelt, ist es auch für die kontrollierenden Beamten schwer und verantwortungsreich, ihr Urteil zu fällen, wenn nicht gerade ein krasser Verstoss vorliegt. Aufgabe und Ziel der Kontrollfahrten ist es deshalb, in erster Linie nicht die anderen Fahrzeuge aufzuschreiben und zur Bestrafung zu bringen, sondern durch ihr Beispiel, durch die Tatsache ihrer Anwesenheit und dadurch, dass sie fehlerhafte