

Ist das nötig?

Wie wir bereits in der vorigen Nummer geschrieben haben, ist das neue polnische Automobilgesetz in Oberschlesien noch nicht eingeführt worden. Die durch uns vorausgesagte Rechtsunsicherheit macht sich jetzt schon überall bemerkbar. Die Abteilung für Kraftfahrwesen bei der Wojewodschaft in Katowice hat zwar auf Antrag des Zw. Zaw. Automobilistów an das Ministerium in Warszawa ein Schreiben geschickt, in welchem gebeten wurde, die Polizisten im übrigen Polen zu informieren, dass das neue Automobilgesetz in Oberschlesien noch nicht gültig ist und daher dort noch die alten Vorschriften massgebend sind. Es betraf speziell die Führerscheine und Zulassungsbescheinigungen der Wagen, welche durch die Polizei überall kontrolliert werden. Damit sollte vermieden werden, dass ein Chauffeur, der noch seinen alten deutschen Führerschein besitzt, oder auch einen Führerschein, der von der Wojewodschaft auf Grund des alten Automobilgesetzes, welches hier in Oberschlesien niemals verbindlich war, ausgestellt wurde, bei Fahrten im übrigen Polen durch die Polizeiorgane keine Schwierigkeiten gemacht würden. Tatsächlich hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten an alle Wojewodschaften ein Rundschreiben verschickt, in welchem

dieselben angewiesen werden, die Polizei dementsprechend zu instruieren. Eine Abschrift dieses Rundschreibens ist auch uns zugegangen und wir haben gehofft, dass wir damit für die Kollegen wenigstens einen kleinen Teil der Schwierigkeiten, die mit der Nichteinführung des neuen Automobilgesetzes in Oberschlesien verbunden sind, beseitigt haben.

Vielleicht liegt es daran, dass obengenanntes Rundschreiben erst vor kurzer Zeit erlassen wurde, sodass es bisher noch nicht möglich war, jedem Polizisten mit dem Inhalt bekannt zu machen. Jedenfalls sind in der letzten Zeit wiederholt Kollegen gehalten worden, wobei von ihnen die lt. neuem Gesetz eingeführten Dokumente und Ausweise verlangt wurden. Dieses geschah z. B. in den letzten Tagen dem Kollegen Stachulla und Berger aus Katowice anlässlich ihrer Anwesenheit in Warszawa. Erst nach stundenlangen Erläuterungen und Erörterungen konnten sie weiterfahren, nicht ohne dass sie der Polizist vorher trotzdem vorsichtshalber aufgeschrieben hätte. Schon aus vorgenannten Gründen wäre es daher ein dringendes Erfordernis, dass das neue Automobilgesetz auch auf Oberschlesien ausgedehnt wird.

Die Stoppmethode und ihre Genauigkeitsprobe

Die Strafbefehle, welche gegen Kraftwagenführer wegen schnellen Fahrens erlassen werden, überschreiten schon jede Grenze.

Soweit es sich um Herrenfahrer handelt, dürfte in den meisten Fällen eine glatte Zahlung erfolgen, weil die Herrenfahrer die Zeitversäumnis einer auf den Einspruch folgenden Verhandlung allein schon mehr scheuen als den Geldverlust. Die Strafen werden ganz einfach als unvermeidliche Spesen des Kraftwagens betrachtet, bezahlt und im Geschäft als Unkosten verbucht. Dies umso mehr, als die Herrenfahrer die Entziehung des Fahrscheines selbst bei Wiederholungen nicht gerade fürchten.

Anders liegt es beim angestellten Kraftwagenführer. Ihm wird nur in den seltesten Fällen die Schnellfahrtsstrafe vom Fahrzeughalter vergütet, weil der Fahrzeughalter kein Interesse daran hatte, dass der Fahrgast noch schneller vom Flecke kam.

Deswegen wird es für jeden einzelnen Kraftfahrer vom Interesse sein, die Erfahrungen kennen zu lernen, die die Polizei, in diesem Falle war es die Münchener Verkehrspolizei, auf diesem Gebiete gesammelt hat und es wäre zu wünschen, dass unsere Polizei ähnliche Versuche anstellen würde.

Anlässlich einer Gerichtsverhandlung gegen Kraftwagenlenker wegen schnellen Fahrens wurde bei einem deutschen Gericht als Sachverständiger in dieser Frage unter anderen auch der Leiter der Verkehrspolizei in München vernommen, wobei derselbe auch die Grundlagen seines Gutachtens abgab.

Er hatte einen Gendarmeriekurs dazu benutzt, um mit den Schülern (Gendarmeriebeamten aus allen Bezirken Bayerns) Schätzungsversuche vorzunehmen, welche gleichzeitig Schätzungslehrgänge für

die als Schüler beteiligten 80 Gendarmeriebeamten waren.

Danach kamen folgende Schätzmethoden in Anwendung:

- 1) die Abschätzung ohne technische Hilfsmittel, also das gefühlsmässige oder erfahrungsmässige Abschätzen der Schelligkeit nur mit dem Auge;
- 2) das Stoppen durch einen Beamten mit einer Uhr;
- 3) das Stoppen durch zwei Beamte mit einer Uhr;
- 4) das Stoppen durch zwei Beamte mit zwei Uhren;
- 5) das Kontrollfahren.

Die Versuche wurden in der Weise vorgenommen, dass ein Auto mit vorher festgesetzter Geschwindigkeit eine Strecke von 100 m durchfuhr. Die Strecke war durch Bandmasse abgemessen. Die schätzenden Beamten wurden an verschiedenen Stellen der Strecke zum Teil auch im Winkel dazu und in verschiedenen Entfernungen aufgestellt.

1. Augenschätzung.

Die Schätzungen ergaben Fehlergrenzen von 50 bis 60 Prozent der tatsächlich von Wagen gefahrenen Geschwindigkeit. Demzufolge ist diese Art der Schätzung zu einer wirklichen Feststellung der Geschwindigkeit unbrauchbar.

2. Stoppen durch einen Beamten mit einer Uhr.

Hier betrug die Fehlergrenze 18 bis 28 Prozent der vom Stoppenden Beamten errechneten Geschwindigkeit. Der stoppende Beamte wurde in der Mitte der abgesteckten Strecke aufgestellt.

Das Stoppergebnis war genauer oder ungenauer, je nachdem die Merkzeichen an der Einfahrt und Ausfahrt der Stoppstrecke an der selben Strassenseite waren, auf welcher der Beamte stand, oder auf der gegenüberliegenden Seite. Dies kommt da-