

zu interpretieren ist und daß den Polizeibehörden nicht das Recht eingeräumt werden kann, nach ihrem Belieben einzelne Straßen als Hauptverkehrswege zu bezeichnen.

Es war ja gerade der Zweck der reichsgesetzlichen Regelung durch die Kraftfahrzeugverkehrsordnung, die für den Kraftverkehr notwendigen Vorschriften für das ganze Reich einheitlich zu gestalten und vom Ermessen örtlicher Behörden loszulösen. Vom Kraftfahrer kann unmöglich verlangt werden, daß er alle die lokalen Polizeiverordnungen kennt, die für die einzelnen Städte im Reich erlassen sind. Für ihn gilt hinsichtlich der lebenswichtigen Frage des Vorfahrtsrechts allein die Vorschrift des § 24 KVO. Was das Gesetz unter einem Hauptverkehrsweg versteht, ist freilich in § 24 nicht gesagt. Insofern muß zugegeben werden, daß die gesetzliche Lösung keine besonders glückliche ist. Es ist eben wie bei allen Gesetzen Sache der Rechtsprechung, diesen Begriff zu interpretieren. Nach dem Sinn und Zweck der gesetzlichen Vorschrift muß die Verkehrsstärke und die Verkehrsbedeutung zum Maßstabe für die Frage genommen werden, ob ein Hauptverkehrsweg oder ein Seitenweg vorliegt. Die Regelung des Vorfahrtrechts bezweckt offenbar, den Verkehr auf den Hauptstraßen zu erleichtern und die aus den weniger bedeutungsvollen Straßen herauskommenden Fahrzeuge zur Rücksichtnahme auf den Hauptverkehr zu veranlassen. Der Begriff des Hauptverkehrsweges ist hiernach relativ: Es bleibt immer das Verhältnis der beiden kreuzenden Straßen zueinander maßgebend. Es kann mithin eine Straße als Hauptverkehrsweg gegenüber einer an Verkehrsstärke weit geringeren Straße gelten und kann doch wiederum als Seitenweg gegenüber einer sie kreuzenden an Verkehrsbedeutung noch stärkeren Straße angesehen werden. Wenn die örtlichen Polizeibehörden einzelne Straßen zu Verkehrsstraßen erster Ordnung ernennen, so wird sich diese Bezeichnung in der Regel mit dem Begriff des Hauptverkehrsweges decken. Wenn da-

1390

gegen, wie es in Berlin geschehen ist, wahllos, nur um der Straßenbahn ein Privileg einzuräumen, alle mit Straßenbahngleisen versehenen Straßen als Hauptverkehrswege bezeichnet worden sind, so ist das rechtsunwirksam.

Denn es gibt viele, nicht mit Gleisen versehene Straßen, die eine weit größere, ja, zuweilen überragende Bedeutung für den Durchgangsverkehr besitzen, als irgendwelche mit Schienen belegten Straßen. Für den Kraftfahrer ist es erforderlich, in jeder Stadt vorschriftsmäßig zu fahren. Er kann nicht die Straßenordnungen aller deutschen Städte im Kopfe haben, ist dagegen stets in der Lage, mit seinen Augen zu sehen und die Größe und Stärke der von ihm befahrenen Straßen zu erfassen. Nur eine Regelung des Vorfahrtsrechts, die — unabhängig von örtlichen Polizeivorschriften — den Begriff des Hauptverkehrsweges je nach der Verkehrsbedeutung anwendet, wird daher dem Erfordernis der Verkehrssicherheit gerecht.

Es gibt nur eine Möglichkeit, das Problem des Vorfahrtrechts in befriedigender Weise zu lösen. Die Straßen, die als Hauptverkehrswege angesehen werden sollen, müssen als solche äußerlich kenntlich gemacht werden. Dies geschieht in der Großstadt am besten dadurch, daß an allen Einmündungen von Seitenwegen weithin sichtbare Haltschilder angebracht werden, in gleicher Weise wie in zahlreichen anderen Staaten die Hauptstraßen durch Stoppschilder kenntlich gemacht sind. Dann vermag jeder Fahrer, der in eine solche Straße einfahren will, ihren Charakter als Hauptverkehrsweg eindeutig zu erkennen und kann dann in Schrittgeschwindigkeit in die Straße hineinfahren. Alle anderen Straßen, die nicht in dieser Weise kenntlich gemacht sind, gelten als gleichrangig. Für sie gilt das Prinzip, daß das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt hat. Auf dem Lande genügt die Einteilung in drei Straßenkategorien, die ja auch bereits in Aussicht genommen ist, wobei die numerierten Staatsstraßen die Vorfahrt vor den Straßen zweiten