

**19. 1. Zur Frage des Vorfahrtsrechts und des Hauptverkehrswegs.**

**2. Kann die Polizeibehörde in einer für den Kraftfahrzeugverkehr und für die Gerichte bindenden Weise anordnen, welche Wege als Hauptverkehrswege anzusehen sind, und kann sie den Begriff des Hauptverkehrswegs nach gewissen Merkmalen bestimmen?**

RTVo. vom 28. Juli 1926 (RGBl. I S. 425) §§ 21c, 21f. Preuß. Straßenverkehrsordnungen § 13 Abs. 2 Satz 2.

VI. Zivilsenat. Urf. v. 12. März 1931 i. S. F. (Rl.) w. L. (Bekl.). VI 453/30.

I. Landgericht Kottbus.

II. Oberlandesgericht baselbst.

Zu den beiden vorstehenden Fragen sagen die

Gründe:

Zur Frage des Vorfahrtsrechts ist auf folgendes hinzuweisen. Der § 21c RTVo. vom 28. Juli 1926, RGBl. I S. 425 (wörtlich übereinstimmend § 24 RTVo. vom 15. Juli 1930, RGBl. I S. 276, nur sind hier in § 44 gewisse, im vorliegenden Fall nicht in Betracht kommende Ausnahmen zugelassen) schreibt vor, daß an Kreuzungen und Einmündungen von Wegen, unbeschadet der von Polizeibeamten im Einzelfalle zu treffenden Anordnungen, das auf einem Hauptverkehrsweg sich bewegende Kraftfahrzeug die Vorfahrt gegenüber dem aus einem Seitenweg kommenden Fahrzeug hat; im übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt. Demnach ist das Vorfahrtsrecht, ebenso wie für den übrigen Fuhrwerksverkehr in § 13 des vom Reich mit den Ländern vereinbarten Modells der Straßenverkehrsordnung (u. a. abgedruckt bei Müller Automobilgesetz 6. Aufl. S. 1022 flg.), reichsrechtlich für Kraftfahrzeuge dahin geregelt: In erster Linie entscheidet die vom Polizeibeamten im Einzelfall getroffene Anordnung, in zweiter Linie das Verhältnis vom Hauptverkehrsweg zum Seitentweg, in dritter Linie die Fahrtrichtung. Unter dem Polizeibeamten im Sinne des § 21c RTVo. ist der Verkehrsschutzmänn (§ 21f, jetzt § 27 RTVo.) zu verstehen, und nur im Einzelfall ist seine Anordnung bindend. Nicht aber ist die Polizeiverwaltung auf Grund des § 21c RTVo. befugt, allgemeine

Anweisungen zu erlassen oder gar von sich aus anzuordnen, welche Wege als Hauptverkehrswege anzusehen sind, und diesen Rechtsbegriff nach dem Vorhandensein gewisser Merkmale, z. B. danach, ob die Straße von der Straßenbahn durchfahren wird, zu bestimmen (Urteil des Straßenrats des Oberlandesgerichts Rostock vom 15. Juni 1928 in der Mecklenburgischen Zeitschrift für Rechtspflege 1928 Sp. 623; Müller Anm. 3 zu § 24 RZVo.). Die hiermit im Widerspruch stehende Verordnung des Polizeiamts in Rostock ist sonach für die Führer von Kraftfahrzeugen ebensowenig verbindlich wie der auf ministerielle Anweisung vom 27. Juli 1928 in die preussischen Straßenverkehrsordnungen aufgenommene § 13 Abs. 2 Satz 2, wonach — übrigens zur Aufrechterhaltung des den Straßenbahnen zustehenden Vorfahrtsrechts an den Kreuzungsstellen, in denen nur die eine Straße von der Straßenbahn durchfahren wird (vgl. dazu Müller Anm. 5 zu § 24 RZVo. S. 670, 671) — Hauptverkehrswege sämtliche Straßen sind, in denen Schienengleise für Straßenbahnen verlegt sind (Ministerialblatt für die preussische innere Verwaltung 1928 S. 876). Solche allgemeinen Anweisungen haben für das Gebiet des Kraftfahrzeugverkehrs nur die Bedeutung gutachtlicher Äußerungen, die als solche durchaus beachtlich sind; es wird auch vielfach zutreffen, daß die von der Straßenbahn befahrenen Straßen sich als Hauptverkehrswege darstellen. Aber dies muß nicht der Fall sein, und keinesfalls befreit eine Polizeiverordnung, welche allgemein die mit Straßenbahnschienen belegten Straßen zu Hauptverkehrswegen erklärt, die Gerichte von der eigenen Prüfungspflicht, ob eine Straße mit Rücksicht auf ihre Verkehrsbedeutung (vgl. RGZ. Bd. 125 S. 206) als Hauptverkehrsweg anzusehen ist. Diese Rechtslage hat das angefochtene Urteil verkannt, indem es sich an die im Widerspruch mit dem Reichsrecht stehende Anordnung des Polizeiamts in Rostock für gebunden erachtet hat, daß der Mühlendamm im Verhältnis zur Neubrandenburger Landstraße deshalb den Hauptverkehrsweg bilde, weil auf ihm Straßenbahnschienen liegen. Eine andere Frage ist, ob der etwa dem Beklagten — falls bei rechtlich zutreffender Beurteilung der Mühlendamm der Seitentweg sein sollte — zur Last fallende Rechtsirrtum über sein Vorfahrtsrecht ihn deshalb ganz oder zum Teil von dem Vortourfe der Fahrlässigkeit befreien würde, weil der Beklagte die Verordnung des Polizeiamts für verbindlich gehalten hat (vgl. RGZ. Bd. 119 S. 268 nebst Nach-

weisen, Bd. 67 S. 145, Bd. 76 S. 63, Bd. 86 S. 289, Bd. 92 S. 380, Bd. 96 S. 316, Bd. 105 S. 359, Bd. 124 S. 109; auch RGSt. Bd. 63 S. 413 und das Urteil des 2. Strafsenats des Reichsgerichts vom 19. Juni 1930 2 D 243/30). Aber es kommt hierauf ebensowenig an wie darauf, ob der Mühlendamm oder die Neubrandenburger Landstraße als Hauptverkehrsweg anzusehen ist und ob bei Gleichwertigkeit beider Straßen in ihrer Verkehrsbedeutung das Kraftfahrzeug des Klägers als das von rechts kommende Fahrzeug das Vorfahrtsrecht hatte. Denn in keinem Falle stand dem Beklagten ein Vorfahrtsrecht zu, und zwar deshalb nicht, weil er die linke Seite des Mühlendamms befahren wollte. Die in § 21c StVO. getroffene Regelung des Vorfahrtsrechts bezweckt einmal die beschleunigte Abwicklung des Verkehrs auf den Hauptverkehrswegen und damit des Verkehrs überhaupt, und ferner die tunlichste Verhinderung von Zusammenstößen an Straßenkreuzungen und damit an den Stellen, wo sich solche besonders häufig ereignen (RGZ. Bd. 125 S. 207). Es ist hier nicht zu untersuchen, ob der letztere Zweck voll erreicht wird durch die Regelung, daß das auf dem Hauptverkehrswege befindliche Kraftfahrzeug die Vorfahrt hat; die Frage, welcher Weg als der Hauptverkehrsweg anzusehen ist, gibt oftmals zu berechtigten Zweifeln Anlaß. Denn jedenfalls müssen die beiden vom Gesetzgeber verfolgten Zwecke zu der Auffassung führen, daß das Vorfahrtsrecht nicht zu regelwidrigem Fahren in Anspruch genommen werden darf. Insbesondere kann der Kraftfahrzeugführer, der eine Kreuzungsstelle auf der linken Seite durchfahren will, nicht verlangen, daß sich der ganze Straßenverkehr nach ihm richtet, sondern er hat zu warten, bis die Straße für sein regelwidriges Fahren frei ist und er sich in den Verkehr eingliedern kann. Dann erst darf er unter Anwendung gespanntester Aufmerksamkeit und aller nur irgendwie möglichen Vorsichtsmaßnahmen sein verkehrgefährdendes Unternehmen ausführen. Zur zeitweisen Lahmlegung des Verkehrs und zur Vermehrung der Möglichkeiten von Verkehrsunfällen ist das Vorfahrtsrecht nicht geschaffen.