

Vorwort zur 17. Auflage

Die StVO versteht sich als Gefahrenabwehr- und Unfallverhütungsvorschrift und will uns auf Gehwegen, Radwegen und Fahrbahnen vor Gefahren, Schäden und umweltbedingten Beeinträchtigungen bewahren. Damit wir die StVO verstehen, sollte sie so einfach wie möglich gestaltet sein. In einer Gewaltaktion wurden zwar vor Jahren Teile der StVO im Sinne der Geschlechterneutralität umgeschrieben, mehr hat sich aber nicht getan. So gibt es zwar keine Verkehrsteilnehmer, Fußgänger oder Radfahrer mehr, stattdessen am Verkehr Teilnehmende, zu Fuß Gehende oder Rad Fahrende, aber immer noch über 40 komplizierte Halt- und Parkverbote sowie Regelvorschriften, die selbst für Verkehrserfahrene kaum verständlich sind. Dass sich das mal ändert, ist wohl kaum zu erwarten, denn immer neue Sicherheits-, Ordnungs- und Umweltdefizite wie auch zunehmende Aggressivität und Ellenbogenmentalität verlangen eine präzise Regelkonformität. So befindet sich die StVO weiterhin im Zustand einer Dauerbaustelle, Verordnungstexte werden immer umfangreicher und damit auch Kommentare leider dicker und dicker.

Die Bediensteten der Straßenverkehrsbehörden und die Polizei bemühen sich fleißig und redlich, neuen Herausforderungen gerecht zu werden, meist unter extrem enger Personaldecke. Zunehmend müssen sie gleichzeitig auch Egoismen und Hasstiraden der „am Verkehr Teilnehmenden“ aushalten. Viele verlangen im bellenden Befehlston, ihre Belange an erste Stelle zu setzen, worunter vor allem der Privatparkplatz vor der Haustür und dort die Abschirmung von Lärm und Abgasen, andernorts aber unbehindertes Fahren und Parken verstanden wird. Ungeachtet dessen sind Verkehrsbehörden, Polizei und Ordnungsämter mit großem Engagement bemüht, allen Belangen unter Beachtung des Gleichbehandlungsgrundsatzes zu genügen, und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Hebung der allgemeinen Verkehrsgesittung.

Seit der 16. Auflage ist eine der Baustellen die Elektromobilität, die 2015 das EmoG (abgedruckt bei § 45) und 2019 die eKFV (abgedruckt bei § 2) brachte. Mit dem CsgG von 2017 (abgedruckt bei § 45) wurden die Grundlagen für eine Privilegierung des Carsharings geschaffen. Hervorzuheben sind weiterhin die Änderungen der am 20.4.2020 erlassenen 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (54. StrVRÄndV):

- Das Absteigen Rad fahrender Kinder auf Gehwegen vor Kreuzungen gilt auch für Begleitpersonen.
- Rechts abbiegende LKW über 3,5 t dürfen innerorts nur Schrittgeschwindigkeit fahren.
- Besserer Radfahrerschutz durch Mindestüberholabstände von 1,5 m inner- und 2 m außerorts.
- Einführung eines für Radfahrer geltenden Grünpfeils.
- Ein neues Piktogramm „Lastenfahrrad“ ermöglicht Ladezonen oder Parkflächen nur für Lastenfahrräder.
- Ein neues Piktogramm „mehrfachbesetzte PKW und Krafträder mit Beiwagen“ ermöglicht die Nutzung bestimmter Verkehrsflächen.
- Einführung eines neuen Verkehrszeichens „Fahrradzone“.
- Ein neues Überholverbotszeichen untersagt das Überholen einspuriger Fahrzeuge durch mehrspurige KFZ.

- Radfahrstreifen werden an Grundstückszufahrten nicht mehr unterbrochen und das Überfahren der durchgezogenen Linie wird für diesen Einzelfall erlaubt.
- Auf Radfahrstreifen gilt statt Parkverbot jetzt Haltverbot.
- Bei Radfahrstreifen auf schmalen Fahrbahnen wird bei Gegenverkehr das Ausweichen auf Schutzstreifen erlaubt.
- Parkflächen für Carsharingfahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum werden durch ein neues Verkehrszeichen gekennzeichnet.
- Ein neues Verkehrszeichen mit grünem Piktogramm macht Radschnellwege kenntlich. An Kreuzungen und Einmündungen kann dabei eine Haifischzahn-Markierung als neues Verkehrszeichen auf die Rechts-vor-Links-Regelung hinweisen.

Allerdings ist die Gültigkeit der am 20.4.2020 erlassenen 54. StrVRÄndV wegen eines möglichen Zitierfehlers¹ (mal wieder ...) umstritten. Dahinter steht die Kritik an der ebenfalls geänderten BKatV (Art. 3 der 54. StrVRÄndV), die für Tempoverstöße jetzt bereits ab 21 km/h innerorts und 26 km/h außerorts ein Fahrverbot vorsieht (bisher galt innerorts die 31 km/h- und außerorts die 41 km/h-Grenze). Das BMVI will die verschärfte Sanktion wieder zurücknehmen, sieht sich dabei aber dem Widerstand ausgesetzt, dass dies ein denkbar schlechtes Signal für das Geschwindigkeits- und Unfallverhalten wäre. Bei Drucklegung der 17. Auflage des StVO-Kommentars war nicht abzusehen, welches Ergebnis die Kritik bezüglich der Fahrverbotsregelungen haben wird (BKatV).

Der Inhalt der StVO-Änderungen selbst (Art. 1 der 54. StrVRÄndV) ist jedoch nicht umstritten und wird von den Ländern nach gemeinsamer Auffassung weiterhin angewendet, so dass die 17. Auflage auf der Basis der StVO-Änderungen der 54. StrVRÄndV fertiggestellt und auf den Rechtsstand Juni 2020 gebracht werden konnte.

Die vier Anlagen zur StVO sind auch in der 17. Auflage zur besseren Übersicht und Anwendbarkeit direkt in die §§ 40 bis 43 eingebunden. Die Zusatzzeichen befinden sich bei § 39.

Die weit verstreuten Halt- und Parkverbote werden durch eine Gesamtdarstellung aller Vorschriften für den ruhenden Verkehr, einschließlich Parksonderrechten und Umsetzen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge, in den §§ 12 und 13 zusammengefasst. Ein historischer Streifzug ergänzt das Verständnis für die Verkehrsentwicklung.

Der Autor dankt allen Leserinnen und Lesern für die zahlreichen Anfragen und Anregungen, die auch in die neue Auflage des Kommentars eingeflossen sind. Autor und Verlag sind (wie bisher) unter www.kirschbaum.de erreichbar.

Berlin/Bonn/Dallgow-Döberitz, Juni 2020

Roland Schurig

1 Im Vorspann zur 54. StrVRÄndV fehlt die nach einer Auffassung gem. Art. 80 Abs. 1 GG notwendige Zitierung des § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVG. Ob tatsächlich ein Zitierfehler vorliegt, ist jedoch umstritten, da das Regelfahrverbot bei inner- und außerörtlichen Tempoverstößen schon immer vorhanden war und mit der 54. StrVRÄndV lediglich die Tempogrenzen, nicht aber das Fahrverbot selbst verändert worden sind.