



Foto: mhp/Fotolia

So kennen wir eines der wichtigsten Verkehrszeichen. Und weil es so wichtig ist, hat es als einziges acht Ecken

Stoppschild – weltweit bekannt?

Verkehrszeichen gibt es in jedem Land. Sie sollen den Verkehr regeln und stellen mehr oder weniger verbindliche Verhaltensregeln auf; in Deutschland in Form sogenannter Allgemeinverfügungen.

Damit Autofahrer im internationalen Verkehr die jeweiligen Regelungsinhalte der Verkehrszeichen auch verstehen, ergibt es Sinn, zumindest eine grundsätzliche Ähnlichkeit weltweit zu gewährleisten. Daher folgt die überwiegende Mehrheit der Länder den Gestaltungsrichtlinien des Wiener Übereinkommens über die Straßenverkehrszeichen von 1968 und legte dementsprechend das Aussehen der Schilder fest.

In Deutschland wurde schon ab 1969 an einer vollständigen Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) gearbeitet und diese dann 1970 verabschiedet. Die in dieser Ordnung enthaltenen Verkehrszeichen richteten sich nach den Beschlüssen des Wiener Übereinkommens. Am 1. März 1971 trat die erste vollständig neue bundesrepublikanische Straßenverkehrsordnung dann in Kraft.

Das Stoppschild

Eine kleine Rechtsschreibe-Erläuterung zum heutigen Schild. Das heute verwendete „STOP-Schild“ basiert aus Gründen der internationalen Vereinheitlichung auf dem englischen stop, während die deutsche

Aufforderung stopp! – der Imperativ von stoppen – mit pp geschrieben wird.

Vor dem Stoppschild gemäß des Wiener Abkommens gab es in Deutschland ein „HALT-Schild“:



„Halt für alle Fahrzeuge!“

Es handelte sich um einen regional eingesetzten Vorgänger aus den späten 1920er Jahren. Zeichen dieser Art sollten laut StVO von 1937 bis 1939 entfernt werden. Das Halt-Zeichen in Deutschland entstand aus dem Vorfahrt-achten-Schild, das 1934 eingeführt wurde.

In Deutschland wurde das Halt-Schild am 1. Januar 1939 eingeführt. Zuvor war für diese Verkehrsregel kein eigenes Schild vorgesehen. Es handelte sich dabei um ein auf der Spitze stehendes Dreieck mit rotem Rand und blauer Innenfläche. Darin befand sich der weiße Schriftzug HALT. Im Zuge internationaler Vereinheitlichung durch das Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen wurden verschiedene Stoppschildvarianten vorgeschlagen. Am

8. November 1968 einigten sich zahlreiche Länder, darunter auch Deutschland, auf die nun gemeinsame Form; damals genannt Zeichen B2a der Wiener Konferenz 1968.

Das heutige Stoppschild (Zeichen 206) ordnet Vorfahrtsregeln an: „Halt! Vorfahrt gewähren!“ Das unbedingte Haltgebot ist dort zu befolgen, wo die andere Straße zu übersehen ist, in jedem Fall an der „Haltlinie“ (Zeichen 294). Das Schild steht unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung. Außerhalb geschlossener Ortschaften wird das Haltgebot durch das Zeichen 205 mit Zusatzschild („STOP 100 m“) angekündigt. Es muss mindestens 100 bis 150m vor der Kreuzung oder Einmündung angekündigt werden. Gibt es an dem Stoppschild eine Ampel, hat diese Vorrang.

Konkrete Handlungsanweisung

Das Stoppschild ist vielleicht eines der Verkehrszeichen, die am deutlichsten aufzeigen, wie ein „Vorschriftszeichen“ (§ 41 StVO) eine konkrete Handlungsanweisung gibt. Was sich rechtlich im Detail und mit welchen Konsequenzen dahinter verbirgt, ist den meisten Autofahrern wahrscheinlich nur wenig bewusst.

Die Verkehrszeichen im Straßenverkehr unterteilen sich in unter anderem Gefahrzeichen und Vorschriftzeichen. Daraus wird bereits deutlich, dass sie der Verkehrsregelung dienen, je nachdem warnend oder gebietend bzw. verbietend.

Verkehrszeichen sind nur dann verbindlich, wenn sie den Mustern nach der StVO entsprechen. Soweit sie Anordnungen (Stoppschild, zulässige Höchstgeschwindigkeit etc.) enthalten, handelt es sich dabei um Verwaltungsakte in Gestalt von Allgemeinverfügungen. Anders als ein Verwaltungsakt, der als Brief förmlich zugestellt werden muss, um seine rechtswirksame Wirkung zu entfalten, bedarf es bei Verkehrszeichen anderer Voraussetzungen für ihre Wirksamkeit. Ebenso wie beim Verwaltungsakt handelt es sich bei einem Verkehrszeichen um eine Verfügung, besser um eine Entscheidung und hoheitliche Maßnahme, deren unmittelbare Rechtswirkung nach außen gerichtet ist. Die Allgemeinverfügung durch das Verkehrszeichen ist aber ein Verwaltungsakt, der sich an einen nach allgemeinen Merkmalen bestimmbaren Personenkreis richtet, eben an diejenigen Verkehrsteilnehmer, die die Regelung beim Vorbeifahren wahrnehmen (können müssen). Ganz wichtig dabei, solche Allgemeinverfügungen sind jederzeit von jedermann zu beachten, auch wenn sie rechtswidrig sein sollten, etwa wegen einer inhaltlich unzulässigen Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Etwas anderes gilt nur im Falle der Nichtigkeit, die jedoch nur in seltensten Fällen gegeben sein dürfte; wie etwa ein Tempo-30-Zonen-Schild auf der Autobahn. Ein Verwaltungsakt – auch eine Allgemeinverfügung – ist nur dann nichtig, wenn er an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller Umstände für jedermann offenkundig ist.

Jeder Verkehrsteilnehmer, der durch ein Verkehrszeichen betroffen sein kann, kann sich mit Widerspruch und Anfechtungsklage dagegen zur Wehr setzen, ohne insoweit an eine Frist gebunden zu sein. Die Anfechtung setzt auch nicht voraus, dass der Betroffene auch künftig erneut mit dem Verkehrszeichen konfrontiert sein wird. Solche Rechtsverfahren wurden medienwirksam bekannt in Fällen von Umwelt- oder Tempo-30-Zonen in Städten oder Tempo-120-km/h-Regelungen für

weitläufige Autobahnabschnitte ohne konkret nachgewiesene Verkehrssicherheitsaspekte.

§ 45 Abs. 1 StVO kommt ins Spiel

„Nach § 45 Abs. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten; zu diesem Zweck bestimmen sie insbesondere auch, wo und welche Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen anzubringen oder zu entfernen sind (§ 45 Abs. 3 Satz 1 StVO). Die den Straßenverkehrsbehörden hierdurch eingeräumten Lenkungsmöglichkeiten dienen dabei in erster Linie der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs und damit dem Schutz der Allgemeinheit. Während der Schutz der privaten Belange Einzelner damit grundsätzlich nicht bezweckt ist; nur soweit durch eine derartige verkehrslenkende Maßnahme gewichtige rechtlich geschützte Individualinteressen berührt werden, insbesondere etwa ein Eingriff in die durch Art. 2 Abs. 2 und 14 Abs. 1 GG geschützten Rechtsgüter in Betracht kommt, hat der Einzelne (zumindest) einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde darüber, ob eine bestimmte verkehrsrechtliche Anordnung getroffen wird oder nicht“ (VG Osnabrück, Entscheidung v. 5.7.2002, Az. 2 A 112/00).

Tempo-30-Zone beantragen

Diese wegweisende Entscheidung macht ebenso deutlich, dass ein Anspruch des Bürgers auf Erlass einer Verkehrsmaßnahme, etwa die Errichtung und Beschilderung einer Tempo-30-Zone, oder eines Parkplatzes vor dem eigenen Haus, grundsätzlich nicht besteht.

Verkehrszeichen unterliegen als Allgemeinverfügungen für eine unbestimmte Vielzahl von Adressaten dem sogenannten Sichtbarkeitsgrundsatz; was bedeutet, dass das Schild selbst und die damit getroffene Regelung bei normaler Sorgfalt von jedermann wahrgenommen und verstanden werden können muss. Bei manchen innerstädtischen Verkehrsschilder-Bäumen trifft dieses Prinzip mitunter an seine Grenzen, zum rechtlichen Vorteil für den überforderten Autofahrer. Unklarheiten bei der Beschilderung mit Verkehrszeichen gehen nämlich zu Lasten der handelnden Verkehrsbehörde.

Dr. Michael Ludovisy



Dr. Michael Ludovisy
Rechtsanwalt und Rechtsexperte
der Autoflotte



Foto: Panthermedia/Florian H

Das Rechtsfahrgebot gilt nicht nur auf Autobahnen

Rechtsfahrgebot und Abstand zum Fahrbahnrand

Das Gebot, möglichst weit rechts zu fahren, bedeutet nicht, dass am äußersten rechten Fahrbahnrand zu fahren ist. Vielmehr ist ein angemessener Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand einzuhalten, der in der Regel – auch im Stadtverkehr – zwischen 0,5 bis 1 m

betragen sollte. Das gilt im Übrigen auch für Fahrradfahrer, die zudem nur mit einem Mindestabstand von 1,5 Metern (innerorts) und 2 Metern (außerorts) überholt werden dürfen.

OLG München, Entscheidung v. 2.6.2021, Az. 10 U 7512/20, zfs 2021, 563

Keine Neupreisschädigung für einen Van bei entsprechendem Versicherungsvertrag

Verspricht ein Versicherer im Versicherungsvertrag eine Neupreisschädigung für Pkw und für Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtmasse, so ist sie für einen Van mit einer Gesamtmasse von bis zu 3,5 Tonnen nicht geschuldet.

Man könnte an der Gültigkeit dieser Einschränkung Zweifel haben, weil es sich bei einem „Van“ um eine Bezeichnung aus dem US-amerikanischen Sprachgebrauch und nicht des deutschen Versicherungsrechts handelt. Allerdings verwendet auch das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt für die Bezeichnung der Aufbauart den Begriff „Van“.



Foto: Paul Janosch Erising/Autoflotte

Der neue VW T7 ist ein Van, ein Multivan, um genau zu sein

LG Oldenburg, Entscheidung v. 30.10.2020, Az. 2 O 131/20, zfs 2021, 575

§

Art der vorzulegenden Rechnung über eine fachgerechte Reparatur

Verlangen Versicherungsbedingungen (AVB) als Voraussetzung der Erstattung von Reparaturkosten die Vorlage einer Rechnung, so ist damit nicht „irgendeine“, sondern eine Rechnung über die Vornahme konkreter Instandsetzungsleistungen erforderlich. AVBs sind so auszulegen, wie ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer sie bei verständiger Würdigung und aufmerksamer Durchsicht verstehen kann. Wenn es also in den Bedingungen heißt: „Wir zahlen ...“, wenn Sie uns dies durch eine Rechnung nachweisen ...“, so ist dies dahingehend zu verstehen, dass die Rechnung einen „Nachweis“ über eine vollständige und fachgerechte Reparatur erbringen muss.

OLG Hamm, Entscheidung v. 7.4.2021, Az. 20 U 28/21; zfs 2021, 574

Mach mal Halt: in Japan

Dass das Stoppschild nicht immer und nicht überall so aussieht, wie wir es kennen, haben wir auf den Seiten zuvor gelesen. Aus Japan haben wir hier einige sympathische Fakten, die zeigen, dass Toleranz gut tut – auch im Straßenverkehr.

Mein Hut, der hat drei Ecken ...“ – na, den Kinderreim jetzt im Kopf? „Und hätt’ er nicht drei Ecken, so wär’ es nicht mein Hut.“ Mal abgesehen davon, dass dieser Ohrwurm nun vermutlich für ein paar Stunden im Kopf herumturnt: Warum eigentlich drei Ecken? Genau diese philosophische Frage hat sich unser Verlagskollege Manuel Eder gestellt bei einem – scheinbar – ähnlich leichten Fall. Geraten ist er damit aber in den sprichwörtlichen Kaninchenbau, der schon bei „Alice im Wunderland“ für jede Menge Überraschungen sorgt. Um das Rätsel zu lösen, worum es überhaupt geht, folgen Sie bitte der Beschilderung in die wunderbare Welt von kuriosen Zeichen, oberfränkischem Fernweh und guter Laune für mehr Völkerverständigung.

Der Anfang von alledem liegt: in Oberfranken

Wo sonst, würden jetzt die selbstbewussten Franken fragen – aber das nur am Rande. Jedenfalls gibt es hier einen Ort, in dem ein rühriger Ex-Banker, Weltbummler, Filmemacher und Buchautor über 4.000 Orts- und Straßenschilder in allen denkbaren Formen sowie fast 500 Grußbotschaften von Stars zusammengetragen hat, um diese einmalige Sammlung „Fernweh-Park“ zu nennen. Wer daher den Markt Oberkotzau nahe Hof besucht, den schickt Initiator Klaus Beer auf eine unterhaltsame Gedankenreise rund um den Globus und durch die Kulturen.

„Linksrum geht’s nach Europa und geradeaus führe ich Sie über Australien und Neuseeland nach Asien. Ganz hinten kommt dann noch Afrika“, erklärt Beer sein Lebenswerk. Nach Hongkong und Las Vegas geht’s rechts, Linksabbieger folgen bitte der Route nach Abu Dhabi und Paris. Von den lustigen gelben Ortsschildern aus Deutschland hat er so viele, dass er daraus drei eigene Themenstraßen machen konnte. Und seine vielen Stars aus Musik, Film, TV und Sport kann er schon nach Kategorien sortieren.

Beer versammelt gute Laune und berühmte Namen für sein großes Ziel: „Der Park ist nicht nur buntes Blech auf Holz, sondern er lebt eine Botschaft“, erklärt er uns und führt aus: „Der Fernweh-Park steht – bewusst errichtet am 9.11.1999, zehn Jahre



Fotos: Jörg Schwieder/Wikipedia Commons

Dieses Dreieck hat es in Japan in sich und sollte tunlichst befolgt werden. Damit es auch Nicht-Japaner verstehen, gibt es seit 2017 einen Zusatz

nach dem Fall der Mauer – als Zeichen für grenzenlose Freiheit, für Völkerverständigung und für eine friedvollere Welt: Unter den Schildern aus aller Welt sollen Menschen aus aller Welt ein Zeichen für Frieden und Zusammengehörigkeit setzen, egal welcher Hautfarbe, Religion oder politischer Weltanschauung sie sind.“

Eine Seltenheit

Wer nun denkt, es könnte kaum noch kurioser werden, sollte abwarten, bis die drei

Ecken ins Spiel kommen. Und das geht so: Jeder ist herzlich eingeladen, aus seinem fernen Heimatland ein exotisches Straßen- oder Ortsschild in den Fernweh-Park zu bringen – als Gruß aus der Heimat und Brücke zwischen den Kulturen. Naoya Sahara, zweiter Geschäftsführer von Subaru Deutschland, hat seine Familie in Japan, arbeitet in Deutschland und schlägt dazwischen eine Brücke, Tag für Tag. Das beginnt schon, wenn er sich morgens ans Lenkrad seines Subaru Impreza setzt (links statt rechts wie zu Hause) und wenn er auf



Dieser Schilderwald ist sympathisch. Im Straßenverkehr ist weniger oft mehr

der Straße abbiegt (verkehrt herum nämlich, in Japan herrscht Linksverkehr).

Und die Sprachbarriere haben wir noch nicht einmal erwähnt. Japan-Reisende, die sich umgekehrt in seinem Heimatland mutig in den Autoverkehr wagen, können davon ein Lied singen. Wenn man so gut wie keine Schilderbeschriftung entziffern kann, braucht man viel Glück, einen guten Schutzengel oder man nimmt lieber gleich das Taxi. Weil das so ist – und es natürlich gut zu einem Automanager passt –, hat sich Herr Sahara entschieden, ein Verkehrszeichen aus der japanischen Heimat ins bayerische Hinterland zu bringen. Klaus Beer war begeistert von der Idee, denn Wegweiser aus Japan sind sogar für den Herrn der Schilder eine Rarität.



Über dieses neue Schild freut sich Klaus Beer (rechts) ganz besonders: Aus seiner Heimat hat Naoya Sahara, zweiter Geschäftsführer von Subaru Deutschland, ein Verkehrszeichen mit kurioser Geschichte mitgebracht

Tomare

Die nächste Frage lag auf der Hand: Was steht denn eigentlich drauf? „Tomare“, ruft Naoya Sahara und lacht bei der Übersetzung: Das heißt „Stopp“. Kulturelle Unterschiede in Ehren, aber warum sollte auf einem dreieckigen Vorfahrt-achten-Schild „Stopp“ stehen? Die Antwort lautet: Kuba! Denn Japan und Kuba (sowie eine Handvoll anderer Staaten wie Bahamas und Andorra) haben nicht, was sonst so gut wie alle anderen Länder der Welt teilen: ein Stoppschild mit acht Ecken. Während in Tonga und Sambia wenigstens noch ein rundes Stoppschild warnt, würde in Japan mancher Autofahrer mit sportlichem Links-Rechts-Blick das vermeintliche Vorfahrtsschild quittieren und dann prompt überfahren. Genau diese Diskussion gab es in Japan auch, als klar wurde, dass dort sozusagen der große Bruder des Fernweh-Parks in puncto Völkerverständigung zu Gast sein würde: die Olympiade 2020/2021. Das vertraute Stoppschild gänzlich zu ändern, ging den Hütern der Verkehrsordnung dann aber doch zu weit. Daher einigte man sich darauf, dem Schild noch die Buchstaben „STOP“ zu gönnen. Gesagt, getan: So wurden seit 2017 alle 1,7 Millionen Stoppschilder – plus/minus ein paar Zehntausend, so genau weiß das niemand – gegen die völkerverbindende Version getauscht. Wer jetzt meint, man hätte dem japanischen Stoppschild – wie sich das gehört – bei dieser Gelegenheit ruhig noch weitere fünf Ecken spendieren können, dem sei als Pointe noch eine kleine Zeitreise empfohlen.



Bis 1970 hatte unser Stoppschild: richtig, drei Ecken

Denn raten Sie mal, wie viele Ecken unser Stoppschild bis in die 1970er-Jahre hinein hatte? Man ahnt es schon: Damals waren es bei uns drei Ecken – und in Japan waren es früher mal acht. Aber warum nur stellten die Japaner in den 1960ern über-

haupt von acht auf drei Ecken um? Die Antwort lautet: Olympia war's, schon wieder! Zur Olympiade 1964 in Tokio wechselte man bei allen Stoppschildern auf das Dreieck: Sie sollten für Ausländer leichter verständlich sein. *Manuel Eder*

JAPAN	DEUTSCHLAND
 1950–1960	 In leicht veränderten Varianten bis ca. 1970 in der BRD und bis in die 50er-Jahre in der DDR
 1960–1963	 Stoppschildversion in der DDR etwa Mitte der 50er-Jahre bis Ende der 70er-Jahre
 1963–2017	 ab etwa 1970
 ab 2017 bis heute	 ab etwa 1970

Auch in Japan hatte der STOP mal acht Ecken. Bis in die 60er hielten Autofahrer auch dort am Achteck. Anlässlich der Olympiade 2020/2021 ergänzte man die Buchstaben STOP unter dem japanischen „Tomare“. Eine kleine Geste der Völkerverständigung für geschätzte 180 Millionen Euro