

Bei Rot hier halten!

Seit Erscheinen eines (fast) gleichnamigen Artikels an dieser Stelle¹ sind die Probleme im Umgang mit der zweiten Haltlinie nicht weniger geworden. Die Kommunen machen von dieser Möglichkeit, wohl wegen der damit verbundenen Ersparnis von LZA, zunehmend Gebrauch. Die rechtliche Einordnung wird dabei für die Kraftfahrer aber auch für die einschreitenden Polizeibeamten hier vor allem vor dem Hintergrund der sich immer komplizierter darstellenden Unfallsituationen nicht einfacher. Der Artikel will die verschiedenen Möglichkeiten der Aufstellung von Zusatzzeichen (ZZ) 1012-35 katalogisiert darstellen.

1. Allgemeines

Mit der Änderung der StVO im Jahre 1992² wurde im Verkehrszeichen-Katalog³ das ZZ 1012-35 „Bei Rot hier halten“ aufgenommen.

Gemäß § 39 I S. 2 StVO sind ZZ auch VZ. Sie zeigen auf weißem Grund mit schwarzem Rand schwarze Zeichnungen oder Aufschriften und sind dicht unter dem VZ angebracht.

Sie enthalten allgemeine Beschränkungen der Ge- oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von ihnen (§ 41 II S. 5 StVO). Besondere ZZ können etwas anderes bestimmen (§ 41 II S. 6 StVO [zu VZ 237, 250, 283, 286, 277])⁴.

Die textliche und bildliche Ausgestaltung des ZZ ist Grundsätzlich vorgeschrieben. Allerdings sind andere Darstellungen nach Genehmigung zulässig, solange sie inhaltlich klar, eindeutig und frei von Widersprüchen sind (Ziffer III, 16a VwV §§ 39-43 StVO)⁵. Ist eine Anordnung nicht aus sich heraus eindeutig und gibt sie bei vernünftiger Auslegung berechtigten Anlaß zu Zweifeln, so geht diese Unklarheit zu Lasten der Behörde⁶. In diesen Fällen kommt die Nichtigkeit der getroffenen Anordnung dann in Betracht, wenn das VZ objektiv unklar ist, sein Sinn also von einem sachkundigen Betrachter im Weg der Auslegung nicht eindeutig ermittelt werden kann⁷. Die Fehlerhaftigkeit des ZZ kann allerdings auch die Nichtigkeit des Verkehrszeichens bewirken, wenn dieses nämlich dadurch in sich widersprüchlich oder ihm sonst die Eigenschaft eines Verkehrszeichens genommen wird⁸.

ZZ beziehen sich sodann nur auf ein darüber angebrachtes, nicht auf ein darunter befindliches VZ (§ 39 I S. 4 StVO)⁹.

Aus dem zuvor Gesagten folgt, daß ein ZZ alleine nicht verwendbar ist. Auch begründet es für sich alleine kein Ge- oder Verbot oder eine Anordnung, das aus den

§ 37 StVO Wechsellichtzeichen,
Dauerlichtzeichen und
Grünpeil

§ 41 StVO Vorschriftszeichen
§ 42 StVO Richtzeichen
abzuleiten wäre.

Eine Verwendung von ZZ i.V.m. Markierungen nach § 41 III und § 42 VI StVO läßt die StVO auch nicht zu.

2. Verschiedene Anwendungsmöglichkeiten

2.1 VZ 1012-35 alleine in einer entsprechenden Entfernung in Fahrtrichtung vor der LZA und der dort befindlichen zugehörigen Haltlinie

ZZ können nur in Verbindung mit dem Hauptverkehrszeichen nach § 41 StVO eine anordnende Wirkung haben. Diese ergibt sich auch nicht aus einer Verwendung i.V.m. Markierungen.

Ein Nichtanhalten in Höhe des ZZ stellt daher kein ordnungswidriges Handeln dar. Dies kann sich erst ergeben

- an der Haltlinie VZ 294 StVO
- beim Einfahren in den durch die LZA geschützten Bereich

2.2 VZ 1012-35 i.V.m. VZ 131 StVO

Eine derartige Kombination beinhaltet kein Gebot, da das VZ 131 StVO ein reines Gefahrenzeichen ist. Die Mißachtung von Gefahrenzeichen ist nach § 49 StVO nicht ordnungswidrig¹⁰.

2.3 VZ 1012-35 i.V.m. nur einer vorgezogenen Haltlinie nach VZ 294 StVO mit oder ohne VZ 131 StVO

Das VZ 294 StVO ist eine Ergänzung zu Halt- und Wartegeboten, die durch VZ 206, durch Polizeibeamte oder LZA gegeben werden. Die Haltlinie ordnet an: „Hier halten!“.

Es fehlt im Verordnungstext allerdings der entsprechende Hinweis auf ZZ 1012-35 und VZ 131 StVO. Insofern ergeben sich aus einer solchen Kombination alleine deswegen keine Anordnungen.

Die Grundform des VZ 294 StVO ist dem § 41 III Nr. 2 StVO zu entnehmen. Gemäß VwV zu § 41 III StVO sind Markierungen nach den Richtlinien für die Markierungen von Straßen (RMS) auszuführen¹¹. Entfernungen zu einer LZA sind darüber hinaus auch aus der VwV IV zu § 37 II StVO und vor Fußgängerfurten der VwV III zu § 25 StVO zu entnehmen.

Danach ergibt sich eine maximale Entfernung der Haltlinie zur LZA von 3,5 m abgehoben auf die Erkennbarkeit der Signalgeber durch das erste dort wartende Fahrzeug¹².

Weder die StVO, noch die RMS und auch die RiLSA sehen eine weiter entfernte Halt-

linie vor, um ggf. unsignalisierte Einmündungen oder Grundstückszufahrten zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit Fußgänger-LZA an Knotenpunkten führt die RiLSA z.B. aus, daß in der nicht signalisierten Zufahrt mit Vorfahrt keine Haltlinie vor dem Knotenpunkt markiert werden soll und hält die Einbeziehung des gesamten Knotenpunkts in die Signalisierung für sicherer.

Insgesamt wird hier die Auffassung vertreten, daß eine weiter als 3,5 m von der LZA entfernte Haltlinie nicht der StVO entspricht und auch nicht mit dem Grundsatz der Einheit von Bau und Betrieb von Straßenverkehrsanlagen im Einklang steht¹³.

Das VZ 294 StVO als Vorschriftszeichen stellt wie andere VZ einen Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung dar. Aber auch wenn der Verwaltungsakt mangelhaft ist und dies grundsätzlich zur Nichtigkeit führt, bleibt er jedoch nach dem Grundsatz der Vermutung der Gültigkeit für den Verkehrsteilnehmer gültig und muß daher beachtet werden.

Somit stellt ein Nichtbeachten ein ordnungswidriges Handeln dar, das sich jedoch alleine durch die Haltlinie begründet und nicht durch das ZZ oder VZ 131.

2.4 ZZ 1012-35 i.V.m. einer zweiten Haltlinie

Eine vorgezogene zweite Haltlinie entspricht ebenfalls nicht der StVO. Während man bei einer einzelnen vorgezogenen Haltlinie noch von einer Abwandlung der Darstellung des VZ 294 StVO ausgehen könnte, entspricht eine derartige zweite Haltlinie keiner Darstellung in der StVO oder entsprechenden Richtlinien.

Bei Nichtbeachten einer vorgezogenen zweiten Haltlinie ergeben sich nun zwei Möglichkeiten:

Zum einen kann man den Standpunkt vertreten, daß es sich bei der zweiten Haltlinie um kein Verkehrszeichen gemäß § 41 StVO handelt. In diesem Fall stellt das Nichtbeachten kein ordnungswidriges Handeln dar und läßt sich auch nicht aus dem ZZ oder VZ 131 begründen.

Zum anderen könnte man jede Haltlinie für sich - mit allen zuvor aufgeführten Vorbehalten - als VZ 294 StVO ansehen. dann wäre auch das Nichtbeachten der vorgezogenen zweiten Haltlinie ein ordnungswidriges Handeln mit der Folge eines Verwarngeldes¹⁴.

Eine richtungsweisende Rechtsprechung zu dieser Problematik ist jedoch nicht bekannt.

Wenig hilfreich ist die Entscheidung des OLG Hamm aus dem Jahre 1978¹⁵, die le-

diglich feststellt: das ZZ „Bei Rot hier Halten!“ ist kein Gebotszeichen.

Den haftungsrechtlichen Aspekt beleuchtet eine andere Entscheidung¹⁶: „Befindet sich vor einer Fußgängerampel die erste Haltlinie vor einer Kreuzung, die zweite unmittelbar vor dem Überweg, so hat der Kraftfahrer bei entsprechender Ampelschaltung vor der ersten Haltlinie anzuhalten. Unterläßt er dies und kommt es infolgedessen zum Zusammenstoß mit einem im Vertrauen auf die Beachtung der Haltpflicht aus der untergeordneten Straße in die Kreuzung Einfahrenden, so trifft ihn an dem Unfall ein erhebliches Mitverschulden“.

Wenn auch die dargestellte Situation, wie oben ausgeführt, der RMS widerspricht, so trägt sie doch dem Grundsatz Rechnung, daß auch mangelhafte Verwaltungsakte zu

beachten sind. Eine Aussage zu ZZ 1012-35 StVO trifft aber auch diese Entscheidung nicht.

Anmerkung der Redaktion:

Es wäre in einem Rechtsstaat mehr als be-
trüblich, wenn zuständige Behörden ab-
sichtlich fehlerhafte Verwaltungsakte erlas-
sen, um auf Umwegen etwas zu erreichen,
was auf legalem Weg nicht zulässig ist. Die
höhere Rechtsprechung wird diesem Tun
hoffentlich einen Riegel verschieben.

Fußnoten

- 1 Kullik, Zur Frage der Bedeutung des ZZ 1012-35 „bei Rot hier halten“, PVT 1992, 33.
- 2 11. ÄndVO-StVO vom 19.03.1992 (BGBl. I, 678; VKbl. 1992, 189).
- 3 BAnz. Nr. 66a vom 3.4.1992.
- 4 Berr/Hauser, Rz. 454.

- 5 Jagusch/Hentschel, Rz. 31a zu § 39 StVO; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 19 zu § 39 StVO; Berr/Hauser, Rz. 455; BGHSt 27, 318 (= VRS 54, 151; StVE § 41 StVO Nr. 11); BayObLG VRS 53, 144; VRS 61, 157 (= StVE § 41 StVO Nr. 32); VRS 68, 287 (= StVE § 5 StVO Nr. 74); VRS 69, 64; NZV 1992, 83 (= StVE § 12 StVO Nr. 74); OLG Karlsruhe VRS 59, 378 (= VM 1980), 28; OLG Celle VM 1977, 51; VRS 53, 128; OLG Köln NZV 1992, 200.
- 6 Jagusch/Hentschel, Rz. 34 zu § 39 StVO; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 19 zu § 39 StVO.
- 7 Berr/Hauser, Rz. 455.
- 8 Berr/Hauser, Rz. 456.
- 9 Berr/Hauser, Rz. 454; Jagusch/Hentschel, Rz. 31a zu § 39 StVO; Mülhaus/Janiszewski, Rz. 19a zu § 39 StVO; Bouska, Rz. 4 zu § 39 StVO; BayObLG DAR 1978, 189; VRS 76, 148 (= NZV 1989, 38; StVE Nr. 7).
- 10 Kullik PVT 1994, 33.
- 11 VkJ. 1993, 667.
- 12 So auch Kullik PVT 1994, 33 (34).
- 13 Vgl. Kullik PVT 1992, 33 (34).
- 14 In diesen Zusammenhang ist die Entscheidung OLG Hamm NZV 1992, 409 wohl einzuordnen.
- 15 VRS 49, 220 (= StVE Nr. 1 zu § 39 StVO).
- 16 OLG Hamm NZV 1992, 409.

Polizei-Führungsakademie: Atemalkohol-Meßgeräte sind sicher und einführungsreif

Zu der dpa-Meldung vom 24. Januar 1996 „Wissenschaftler geben auch neueren Alkoholtests schlechte Noten“ ist festzustellen, daß die zitierten *Untersuchungen offensichtlich mit alten Geräten* durchgeführt wurden, die nicht für die beweissichere Atemalkoholanalyse geeignet sind, sondern lediglich zur Verdachtserhärtung dienen können!

Nach Aussage des bisher einzigen Herstellers, der vier Prototypen der neuesten Gerätegeneration gebaut hat, konnten die zitierten Göttinger Wissenschaftler zu keiner Zeit über diese Geräte verfügen. In der

Norm DIN VDE 0405 vom 01. Dezember 1995 sind die Anforderungen sowohl an die Geräte als auch an die Meßverfahren für *beweissichere Geräte* festgelegt worden. Die vier dieser Norm entsprechenden Prototypen wurden 1993/94 in verschiedenen Bundesländern von der Polizei unter Begleitung des Bundesinstitutes für Arzneimittel und Medizinprodukte, der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt und der Forschungs- und Entwicklungsstelle für Polizeitechnik an der Polizei-Führungsakademie erprobt. Die Anforderungen an die noch nach dem

Eichgesetz zu prüfenden **neuen** Atemalkohol-Meßgeräte sind so gestellt, daß Störsubstanzen zu keinem Meßergebnis führen. An den dennoch ausgedruckten Einzelwerten ist in vielen Fällen erkennbar, daß Fremdstoffe ursächlich waren. Die beweissicheren Atemalkohol-Meßgeräte sind nicht als Ersatz für die Blutanalyse gedacht, sondern sollen in der Vielzahl der unproblematischen Fälle im Sinne der körperlichen Unversehrtheit und der Erhöhung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden. In allen übrigen Fällen ist weiterhin die Blutprobe zu veranlassen.

multanova Verkehrssicherheit mit System

Geschwindigkeitsüberwachung - Rotlichtüberwachung - Statistische Auswertung - Filmauswertung - Technische Beratung

Multastar

Neues modulares System zur Verkehrsüberwachung

- Radar
- Laser
- Piezo
- Induktion



Für detaillierte Informationen kontaktieren Sie bitte:

Hauptsitz:

Multanova AG
Seestraße 110
CH-8612 Uster
Tel. + 41 (0)1-940 61 61
Fax + 41 (0)1-940 45 30

Deutschland:

Multanova Verkehrsüberwachungssysteme GmbH
Keniastraße 31
D-47269 Duisburg
Tel. + 49 (0) 203-76 93 02
Fax + 49 (0) 203-76 93 260

Frankreich:

Multanova France S.a.r.l
33, rue du Ballon
F-93160 Noisy-le-Grand
Tel. + 33 (0)1-43 05 40 22
Fax + 33 (0)1-49 32 02 24