

# Kein Versteckspiel

Ein Schild kündigt ein Tempolimit an. Wann wird dies aber wieder aufgehoben? Eine rechtliche Antwort mit verschiedenen Ebenen.



Foto: Arno Burgi/dpa/Picture Alliance

Den Beginn einer Verkehrseinschränkung bekommt nicht jeder mit. Das Ende der gleichen ebenfalls. Was ist hier zu tun?

**Wer hat es** nicht schon erlebt. Man fährt auf der Autobahn, in der Stadt oder in einer Tempo-30-Zone und fragt sich nach der nächsten Auffahrt oder Einmündung, welche Geschwindigkeit jetzt gerade gilt. Die Antwort liefert grundsätzlich der sogenannte „Sichtbarkeitsgrundsatz für Verkehrszeichen“. Er hat Einfluss auf die Wirksamkeit von Verkehrszeichen. Verkehrszeichen sollen den Verkehr regeln. Sie werden von den Behörden festgelegt und müssen von allen Verkehrsteilnehmern beachtet werden. Es gibt:

■ **Gefahrzeichen** weisen auf Gefahrenstellen hin

■ **Richtzeichen** geben besondere Hinweise

■ **Vorschriftzeichen** müssen während des Fahrens erkennbar sein

Der Sichtbarkeitsgrundsatz verlangt, Verkehrszeichen so aufzustellen oder anzubringen, dass sie ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt schon „mit einem raschen und beiläufigen Blick“ erfassen kann (so das BVerwG, Urteil vom 13.3.2008 – Az.: 3 C 18/07).

Bei Verkehrszeichen – zumindest bei Vorschriftszeichen – handelt es um verwaltungsrechtliche Allgemeinverfügungen. Anders als bei einem Verwaltungsakt,

wie zum Beispiel einem Bußgeldbescheid, der mit einer Zustellung rechtswirksam wird, geschieht dies bei der Allgemeinverfügung eines Verkehrszeichens erst in dem Augenblick, in dem es für den Verkehrsteilnehmer „sichtbar“ wird. Der durch das Verkehrszeichen verkörperte Verwaltungsakt wird also durch Bekanntgabe in Form der Aufstellung des Schildes wirksam. Ein Verkehrsteilnehmer wird davon betroffen, sobald er in den Wirkungsbereich des Verkehrszeichens gelangt und von ihm Kenntnis nehmen kann.

Die durch das jeweilige Verkehrszeichen getroffene Anordnung gilt auch für

den, der das Verkehrszeichen kennt, in seinen Wirkungsbereich aber von einer Stelle aus gelangt, an der es nicht angebracht ist. Wir erinnern uns an die zu Beginn aufgeworfene Frage, welches Tempolimit auf der Autobahn ab der nächsten Auffahrt ohne erneute Beschilderung gilt.

### Verwirrender Schilderwald

Ein Schelm ist, wer angesichts mancher Beschilderung auf deutschen Autobahnen und den alle wenigen 100 Meter wechselnden Allgemeinverfügungen in Form ständig geänderten Tempovorgaben Arges denkt und den Behörden ein beabsichtigtes Verwirrspiel zum geltenden Tempolimit zwecks Optimierung der Bußgeldeinnahmen unterstellt. Wissen wir doch alle noch aus den Klagen gegen Tempolimits in den späten 1990er-Jahren, dass Beschränkungen des Verkehrs nur aus den in § 45 StVO genannten Gründen der Sicherheit und Ordnung erfolgen dürfen.

Zurück zur Autobahn. Hier gilt ein Tempolimit so lange, bis es durch ein entsprechendes Verkehrszeichen aufgehoben oder geändert wird. Eine Auffahrt ohne (neues) Temposchild ist also kein Freibrief zum unlimitierten Gasgeben. Eine Autobahnauffahrt ist keine Einmündung im Sinne der StVO. Dennoch hält sich die Annahme, dass das Tempolimit ab der nächsten Auffahrt aufgehoben ist, als hartnäckiges Gerücht.

Grundsätzlich ist ein Tempolimit erst dann aufgehoben, wenn es durch ein entsprechendes Verkehrszeichen egalisiert oder durch ein anderes Gebotsschild oder Vorschriftszeichen verändert wird. Damit sind auch andere geschwindigkeitsregelnde Verkehrsschilder gemeint, etwa das gelbe Schild am Ortseingang oder Schilder mit abweichenden Höchstgeschwindigkeiten. Das bekannte schwarzgerahmte Aufhebungsschild ist rund mit fünf schwarzen Querstreifen auf weißem Grund. Ohne Geschwindigkeitsangabe hebt es sämtliche Tempolimits und Überholverbote auf. Bei der Aufhebung einer konkreten Geschwindigkeitsbegrenzung wird die graue Ziffer für die bisherige Höchstgeschwindigkeit von den schwarzen Streifen durchgestrichen. Einmündungen, Kreuzungen oder Auffahrten sind also kein Freifahrtsschein.

### Gerade aufgefahrene? Zählt nicht

Die oft vor Gericht gehörte Ausrede, man sei gerade erst aufgefahrene und hätte die Tempolimitierung deswegen nicht gekannt, hilft nicht. Im Zweifel sollte man sich maximal an die Richtgeschwindigkeit halten, denn der Verfahrensausgang mit Verurteilung oder Freispruch, mit Fahrverbot oder bloß Bußgeld hängt vom Einzelfall ab. Wurde eine streckenbezogene Reduzierung auf etwa 60 oder 80 km/h vorgenommen, leuchtet es ein, dass es für den gerade erst aufgefahrene Verkehrsteilnehmer anders zu bewerten ist, ob er mit 130 km/h Richtgeschwindigkeit unterwegs ist oder direkt nach der Auffahrt mit 200 km/h.

Dem Sichtbarkeitsgrundsatz zufolge sollte auch beachtet werden, dass Temposchilder, die auf Autobahnen in gewissen Abständen wiederholt werden müssen, auch dazu führen können, dass dem eine Mehrfachbeschilderung ignorierenden Autofahrer ein länger andauernder Sorgfaltsverstoß zur Last gelegt werden kann, bis hin zum Vorwurf eines entsprechenden Vorsatzes.

Etwas anderes gilt bei Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Gefahrzeichenkombination, etwa wegen Baustellen-Engstellen, Fahrbahnbeschaffenheit oder Gefällstrecken. Diese Limits sind zudem oft streckenbezogen und mit konkreten Längenangaben versehen. Eine Aufhebung dieser Beschränkungen erfolgt meistens nicht. Zumindest bei einer Beschilderung mit Zusatzschild und Längenangabe müssen streckenbezogene Tempolimits nicht explizit aufgehoben werden. In allen anderen Fällen allerdings schon. So gibt es dezidierte Richtlinien etwa zur Beschilderung von Baustellen. Auch hier hilft dem Autofahrer Nachdenken statt bloßes Gasgeben. Entfällt der Limitierungsgrund offensichtlich, kann man auch davon ausgehen, dass die Beschränkung als aufgehoben gilt. Auch die StVO trifft hierzu Aussagen:

### Wo endet das Limit?

Das Ende einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung oder eines Überholverbots ist nicht gekennzeichnet, wenn das Verbot nur für eine kurze Strecke gilt und auf einem Zusatzzeichen die Länge des Verbots angegeben ist. Es ist auch

nicht gekennzeichnet, wenn das Verbotsschild zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und sich aus der Örtlichkeit zweifelsfrei ergibt, von wo an die angezeigte Gefahr nicht mehr besteht.

Innerorts durch Z 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) angeordnete Streckenverbote enden nicht ohne weiteres an der nächsten Kreuzung beziehungsweise Einmündung (OLG Hamm, NZV 96, 247). Dies ergibt sich auch aus den Verwaltungsvorschriften zur StVO, wonach die Zeichen hinter Kreuzungen und Einmündungen wiederholt werden *sollen*, an denen mit dem Einbiegen ortsunkundiger Verkehrsteilnehmer zu rechnen ist. Ergibt sich die Länge eines Streckenverbots nicht aus einem Zusatzschild, so endet sie trotz fehlender Wiederholung an einer folgenden Einmündung oder Kreuzung erst mit Z 278 bis Z 282, Aufhebungszeichen (OLG Hamm NZV 96, 247). Allerdings ist auch auf Strecken ohne Einmündung den Grenzen der Merkfähigkeit des Verkehrsteilnehmers durch Wiederholung Rechnung zu tragen. Ebenso wie auf Autobahnen führt hier die fehlende Wiederholung des Verkehrszeichens allerdings nicht zur Unbeachtlichkeit wegen Unklarheit der Verkehrssituation. Dafür aber kann beim nichtbefolgenden Verkehrsteilnehmer in einem Ordnungswidrigkeitenverfahren der Vorwurf der Fahrlässigkeit entfallen.

### Das Zonenverbot

Anders als beim Streckenverbot gilt das jeweilige Zonenverbot (zum Beispiel Halteverbotszone, Durchfahrverbot für bestimmte Fahrzeuge) auch für Quer- oder Nebenstraßen. Der für die meisten Verkehrszeichen geltende Sichtbarkeitsgrundsatz gilt hier ausnahmsweise nicht. Das Z 274.1 (Beginn Zone) braucht (und darf) deshalb innerhalb der Zone nicht wiederholt werden. Sofern keine Verkehrszusatzzeichen vorhanden sind, wie zum Beispiel Uhrzeiten, die das Verbot einschränken, gilt das Verbot vollumfänglich für den ganzen Bereich. Die Verbotszone endet mit dem entsprechenden Aufhebungsschild.

Häufige Ausrede für Überschreitungen in Tempo-30-Zonen ist die Behauptung man sei sich der Regelung innerhalb der Zone nicht mehr bewusst gewesen. Die

Fallkonstellationen sind so variantenreich wie die Fantasie ihrer Erfinder. Man habe nach der Übernachtung in der 30iger-Zone die Regelung nicht mehr im Kopf gehabt oder innerhalb der Zone habe man wegen dem breiten Ausbauzustand der Straßen des „Zonenbewusstsein“ verloren. Die Ergebnisse, was die Gerichte glauben und was nicht, sind mannigfaltig. Richtig ist jedoch, dass die StVO auch Ausnahmen vom Sichtbarkeitsgrundsatz zulässt.

So etwa der Fall, in dem der Fahrzeugführer das Fahrzeug erst in der 30er-Zone übernimmt. Dann ist er nicht verpflichtet, Nachforschungen nach ihm nicht (!) bekannten Zonen-Verkehrszeichen anzustellen. Eine nicht unbedingt konsequente Auslegung. Bei Parkverstößen etwa verlangt man von Fahrzeugführern sehr wohl, sich im Umfeld des ausgesuchten Parkplatzes über etwaige Verbotsregelungen zu informieren.

Beispiele zur Geltung von Verkehrszeichen sind folgende:

**Vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen**

sind so aufzustellen, dass auch Ortsunkundige ihre Bedeutung ohne nähere Überlegung sofort erkennen (BayOBLG DAR 73, 82). Bemerkenswert, dass dies ein bayerisches Gericht festgestellt hat. Befinden sich doch gerade in Bayern vielerorts die vorfahrtsberechtigenden Schilder *hinter* den Querstraßen. Wahrscheinlich deshalb hat wiederum das BayObLG entschieden, dass das Verkehrszeichen der anderen Straße schlechthin Vorfahrt einräumt ohne Rücksicht darauf, wo dort die Z 301/306 stehen (BayObLG, VM 78, 74).

**Einbahnstraße** (Z 220). Es muss an *allen* Kreuzungen und Einmündungen angebracht sein; anderenfalls liegt eine Amtspflichtverletzung der zuständigen Verkehrsbehörde vor.

**Verbot der Einfahrt** (Z 267). Das Zeichen steht dort, wo Einfahren untersagt, Gegenverkehr aber zugelassen ist. Es untersagt jedes Fortbewegen an ihm vorbei in der gesperrten Richtung, zum Fahren wie zum Parken hinter dem Zeichen, auch auf dem Gehweg. Steht es auch nur leicht schräg, so dass im Zweifel nur Linksabbieger es sehen, ist es unwirksam (BayObLG, VM 69, 29).

Bei nun aller zum Teil berechtigten Verwirrung muss sich der Verkehrsteilnehmer

stets vor Augen halten, dass die StVO vom Verordnungsgeber ausdrücklich für ihn als Verhaltens-Codex verfasst wurde und sie deshalb in ihrer aktuellen Fassung für jeden von uns so leicht verständlich formuliert wurde.

*Dr. Michael Ludovisy*



**Dr. Michael Ludovisy,**  
Rechtsanwalt und Rechtsexperte  
der Autoflotte

**Festlegung des Bußgeldbetrages bei Vorbeifahren an mehreren, hintereinander aufgestellten Verkehrszeichen**

Fährt der Betroffene an mehrfach hintereinander aufgestellten Verkehrszeichen vorbei, ohne seine Geschwindigkeit demgemäß anzupassen, so handelt er – wenn nicht sogar vorsätzlich – mit gegenüber dem Regelfall gesteigerter Fahrlässigkeit, was durch Erhöhung der Regelbuße geahndet werden kann.

OLG Koblenz, Entscheidung vom 8.3.2021, Az. 4 OWi 6 SsRs 26/21, zfs 2021, 229



Foto: Bluedesign/Fotolia

**Erweiterte Hausratversicherung: Einbruchdiebstahl in ein Auto mit unverschlossenen Türen**

Sind die Fahrzeugtüren eines Kraftfahrzeugs nicht verschlossen und konnten diese durch einfaches Öffnen gewaltlos überwunden werden, so liegt kein Einbrechen in ein versichertes Kraftfahrzeug vor. Ob das Verschließen der Fahrzeugtüren vergessen wurde oder ob das Verschließen infolge

einer Fehlfunktion des Funksenders oder Manipulation an diesem oder infolge einer versehentlichen oder gezielten Störung der Funkübertragung durch „Jamming“ scheiterte, ändert hieran nichts.

LG Berlin, Entscheidung v. 17.9.14, Az. 23 S 32/14, zfs 2015, 216

**Reicht die Bezeichnung des „Betriebsleiters“ aus, um dann als Verantwortlicher nach § 9 OWiG belangt zu werden?**

Allein die Bezeichnung „Betriebsleiter“ ist nicht entscheidend für die Stellung als Verantwortlicher nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 OWiG. Auch wenn die Bezeichnung als Indiz gewertet werden kann, bedarf es dennoch ausreichender Feststellungen dazu, ob dem Betriebsleiter die Leitung

und nicht nur die Aufsicht des Betriebes verantwortlich übertragen worden ist und er dementsprechend auch tatsächlich selbstständig anstelle des Betriebsinhabers gehandelt hat.

KG, Entscheidung v. 19.2.2020, Az. 162 Ss 4/20, zfs 2020, 293

## Nutzung elektronischer Geräte während der Fahrt am Beispiel eines Paket-Scanners

Der Scanner eines Paketauslieferungsfahrers ist ein elektronisches Gerät im Sinne von § 23 Abs.1 a StVO. Der Scanner dient dazu, dem Paketzusteller die von ihm auszuführenden Aufträge vor Augen zu führen und die jeweilige Lieferadresse anzuzeigen. Sobald er einen Auftrag erledigt hat, bestätigt er dies auf dem Scanner und die Spedition erhält eine Mitteilung über die Ausführung des Auftrags. Der Scanner ähnelt

damit einem Mobiltelefon mit Display und Tastatur. Die Entscheidung des OLG Hamm erfolgte zur Fortbildung des Rechts. Das Gericht kommt zu der Überzeugung, dass vom Wortlaut her und dem Sinn und Zweck des Gesetzes entsprechend, der Tatbestand des § 23 Abs.1 a StVO ist.

OLG Hamm, Entscheidung vom 3.11.2020, Az. 4 RBs 345/20, NJW 2021, 99



Foto: Benjamin Haas/Adobe Stock

## Arglistige Verletzung der Aufklärungsobliegenheit gegenüber der Versicherung durch die Verweigerung zur Auslesung von Fahrzeugdaten

Ein Versicherungsnehmer darf die Auslesung von Fahrzeugdaten auch aus Datenschutzgründen nicht ablehnen, sondern muss die Datenauslesung gegebenenfalls sogar selbst veranlassen und die Daten zur Prüfung der Versicherung überlassen.

OLG Köln, Entscheidung v. 8.7.2020, Az. 9 U 111/20

**Im Auto werden sehr viele Daten erfasst und dann gespeichert. Diese können zum Aufklären vieler Hergänge im Verkehr helfen. Darf man deren Herausgabe widersprechen?**



Foto: Metamorworks/Getty Images

## §

### Pflicht zur Rücknahme eines wiederaufgefundenen entwendeten Fahrzeugs

Sehen die Bedingungen des Kaskoversicherers die Verpflichtung des Versicherungsnehmers zur Rücknahme des entwendeten Kfz für den Fall vor, dass dieses „innerhalb eines Monats nach Eingang der Schadenmeldung“ wiederaufgefunden wird, genügt (zu Ungunsten des Versicherungsnehmers) auch bereits die mündliche telefonische Anzeige zur Auslösung der Monatsfrist. Voraussetzung ist, dass der Versicherungsnehmer das Fahrzeug innerhalb dieses Zeitraumes mit objektiv zumutbaren Anstrengungen und Bedingungen wieder in Besitz nehmen kann.

OLG Saarbrücken, Entscheidung v. 30.9.2020, Az. 5 U 91/19

## Abstellen von Mietfahrrädern ist Sondernutzung



Foto: Wolfram Steinberg/dpa

Parken von Mietfahrzeugen auf dem Gehweg: Am Beispiel des Verleih-Systems „Call A Bike“ der Deutschen Bahn hat das Oberverwaltungsgericht NRW entschieden, dass die komplette Leihfarradflotte von der Bahn aus dem öffentlichen Straßenverkehrsraum in Düsseldorf zu entfernen ist. Rechtsgrundlage hierfür ist § 22 S. 1 Straßen- und Wege-

rechtsgesetz (StrWG) NRW. Das Abstellen im öffentlichen Straßenraum, etwa auf Gehwegen, stellt eine Sondernutzung dar, die einer gesonderten Erlaubnis bedarf. Sicherlich nicht die letzte Entscheidung zu diesem Themenkreis.

OVG NRW, Entscheidung v. 20.11.2020, Az. 11 B 1459/20