

Professor Dr. Dr. Uwe Scheffler

Müssen unsichtbare Verkehrszeichen erahnt werden? *

Der Beitrag versucht, ausgehend von den aktuellen Entscheidungen zweier Oberlandesgerichte, die Konstellation einer sachgerechten Lösung zuzuführen, in der ein Kraftfahrer gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung verstößt, von der er unverschuldet keine positive Kenntnis hat.

Wohl mehr als bei vielen anderen Verstößen haben sich Gerichte bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, zumal wenn „Punkte“ und Fahrverbot drohen, mit zwar ungläubwürdigen bis grotesken, aber schwer zu widerlegenden Einlassungen der Betroffenen auseinandersetzen. Erinnerung sei hier etwa an den berühmten „Wellensittich im Koma“ oder an die merkwürdig häufig urplötzlich auftretenden unaufhaltsamen Darmverstimmungen². Nicht ganz unverständlich ist es, daß Gerichte in solchen Fällen dazu neigen, den Schutzbehauptungen schlichtweg die Erheblichkeit abzuspochen, was - Kehrseite der Medaille - zu fragwürdiger Rechtsfortbildung ihren kann.

Mit einer neuen Variante mußten sich jetzt das *OLG Düsseldorf* und das *BayObLG* auseinandersetzen: In beiden Fällen trugen die Betroffenen einen Sachverhalt vor, wonach es ihnen objektiv unmöglich gewesen sei, das geschwindigkeitsbeschränkende Verkehrszeichen visuell wahrzunehmen.

I. Die Sachverhalte

In dem Fall, der das *OLG Düsseldorf* beschäftigte, hatte der Betroffene gegen eine Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung deutlich verstoßen. Er brachte vor, daß er als Fußgänger entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in die geschwindigkeitsbeschränkte Zone gelangt sei und den dort nicht von ihm selbst abgestellten Pkw über-

nommen habe. Weder auf seinem Weg zu Fuß noch während der anschließenden Fahrt bis zum Ort der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitung habe er eine Kennzeichnung der „Tempo-30“-Zone wahrnehmen können. Eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung sei ihm auch nicht bekannt gewesen.

Ähnlich die Konstellation in dem vom *BayObLG* entschiedenen Fall⁴: Ein Fahrer verstieß gegen eine durch ein Verkehrsleitsystem angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung. Er ließ sich dahingehend ein, er habe seine Fahrt auf einem Parkplatz unterbrochen. Währenddessen sei durch die automatische Steuerung eine andere Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet worden; davon habe er nichts gewußt, weil er zwischen Parkplatz und Kontrollstelle an keiner Anzeigebrücke vorbeigekommen sei.

Das *OLG Düsseldorf* schlug sich grundsätzlich auf die Seiten des Fahrers. Danach ist jemand nur als Führer eines Kfz verpflichtet, auf Verkehrsschilder zu achten. Hat er ansonsten keine tatsächliche Kenntnis, sich im Bereich einer Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzung zu befinden, überschreitet er die Geschwindigkeit schuldlos. Eine allgemeine Verpflichtung, sich über die Beschilderung zu informieren, wie die Vorinstanz noch angenommen hatte, würde die Anforderung an die motorisierten Verkehrsteilnehmer überspannen. Der Fahrer braucht selbst dann keine weitere Nachforschung anzustellen, wenn er es für möglich gehalten haben sollte, daß der Pkw innerhalb einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone abgestellt war.

Das *BayObLG* argumentierte anders: Im Bereich eines Verkehrsleitsystems muß nach einer Fahrtunterbrechung grundsätzlich damit gerechnet werden, daß zwischenzeitlich eine andere Geschwindigkeitsbegrenzung durch die automatische Steuerung erfolgt ist. Die für eine Geschwindigkeitsbeschränkung maßgebenden Umstände sind dem Gericht zufolge für einen aufmerksamen Kraftfahrer erkennbar. Der Fahrer ist verpflichtet, sich bis zur nächsten Anzeigebrücke vorsichtshalber der Geschwindigkeit der Mehrzahl der Pkw anzupassen. Da dies der Fahrer unterlassen hatte, ist die Verurteilung zu Geldbuße und Fahrverbot zu Recht erfolgt.

II. Die Urteilsgründe

Stellt man zunächst einmal die Gemeinsamkeiten der beiden Beschlüsse heraus, ergibt sich folgendes: Beide Gerichte sind sich dahingehend einig, daß dann, wenn aus anderen Gründen als durch visuelle Wahrnehmung des geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichens das Tempolimit positiv bekannt ist, der dagegen verstoßene Fahrer mit seiner Einlassung, er habe kein Schild sehen können, nicht gehört werden kann. Dies dürfte unproblematisch und nicht in Frage zu stellen sein. Einig scheinen sich die Gerichte bei genauem Hinsehen auch darin zu sein, daß eine allgemeine Pflicht, sich über die Beschilderung zu informieren, nicht besteht. Das *OLG Düsseldorf* hat dies ausdrücklich ausgesprochen. Das *BayObLG* hat dahingehend argumentiert, die für eine Geschwindigkeitsbeschränkung maßgebenden Umstände seien erkennbar. Da dies in solcher Absolutheit wohl kaum gemeint sein kann, würde dies im Umkehrschluß besagen, daß anders zu entscheiden wäre, falls beispielsweise durch einen technischen Defekt das automatische Verkehrsleitsystem die Geschwindigkeit grundlos herabsetzt und eine Orientierung am Tempo des fließenden Verkehrs nicht möglich ist.

Umstritten zwischen den Gerichten bleibt damit also der Bereich „dazwischen“, also die Konstellationen, in denen der Fahrer Anhaltspunkte dafür hat, erkennen zu können, daß eine ihm nicht positiv bekannte Geschwindigkeitsbegrenzung gilt. Das sind vor allem die Fälle, in denen durch die Gestaltung der Tem-

* Zugleich Besprechung von *OLG Düsseldorf*, Beschl. v. 3. 4. 1997-5 Ss (OWi) 75/97 - (OWi) 43/97 I, NZV 1997, 406 = DAR 1997, 283 = VRS 93, 470 = ZfS 1997, 276, und *BayObLG*, Beschl. v. 22. 6. 1998 - 1 ObOWi 134/98, NZV 1998, 386 = *BayObLGSt* 1998, 107 = NSZ-RR 1998, 316 = DAR 1998, 358 = VRS 95, 281.

1) *OLG Düsseldorf*, NSZ 1990, 396 = NJW 1990, 2264 = NZV 1990, 483 L.

2) S. statt vieler *OLG Zweibrücken*, NSZ-RR 1997, 379.

3) *OLG Düsseldorf*, NZV 1997, 406.

4) *BayObLG*, NZV 1998, 386.

5) Vgl. *BayObLG*, VRS 63, 461; 73, 76.

po-30-Zone (Fahrbahnverengungen usw.) das von der VwV zu § 45 I bis I d StVO geforderte „Zonenbewußtsein“ vermittelt wird oder in denen durch gestiegene Verkehrsbelastung oder verschlechterte Witterungsbedingungen eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit durch ein Verkehrsleitsystem naheliegt.

Nun erscheint mir zunächst einmal die konsequente Position des *BayObLG* hierzu höchst zweifelhaft. Zwar ist zu Recht anerkannt, daß beim (subjektiven) Übersehen eines sichtbaren, die Geschwindigkeit beschränkenden Verkehrszeichens aus leichter Unaufmerksamkeit grobe Fahrlässigkeit aus der Ignoranz der straßenbaulichen „Indizien“ für ein Tempolimit erwachsen kann⁷. Bei objektiv nicht wahrnehmbaren Verkehrszeichen scheidet diese Betrachtung jedoch am Sichtbarkeitsgrundsatz. Nach dem Sichtbarkeitsgrundsatz braucht allgemeiner Ansicht zufolge der Verkehrsteilnehmer nur solche Anordnungen zu beachten, die ihm auf seiner Fahrt in Gestalt sichtbarer Verkehrszeichen begegnen; auf Überlegungen dürfe er nicht angewiesen sein⁸. Sofern immer wieder darauf hingewiesen wird, es gebe, etwa bei der Anordnung einer Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung durch Zeichen 274.1 eine Ausnahme vom Sichtbarkeitsgrundsatz, so betrifft dies nur die Frage, inwieweit dann die Verkehrszeichen als Verwaltungsakte in Form von Allgemeinverfügungen mangels Bekanntgabe überhaupt gegenüber dem Verkehrsteilnehmer wirksam werden. Diese Frage hat nichts damit zu tun, ob der Verkehrsteilnehmer verpflichtet ist, mit der Möglichkeit solcher Verkehrszeichen zu rechnen.

Aber auch die Position des *OLG Düsseldorf*, wonach offenbar der eine Beschränkung sogar vermutende Autofahrer „freie Fahrt“ hat, sollte bedenklich sein: Es kann nicht angehen, daß etwa ein Ortsunkundiger mit Höchstgeschwindigkeit durch eine verwinkelte Autobahnbaustelle rasen „darf“, hat ein Sturm ein Verkehrsschild umgeweht.

III. Ein Lösungsvorschlag

Um hier zu befriedigenden Ergebnissen zu kommen, dürfte folgende Differenzierung nötig sein:

Es gibt zunächst einmal keine Pflicht, sich bei „unsichtbaren“ Verkehrsschildern prophylaktisch „vorsichtig“ zu verhalten. Dies würde übrigens auch bedeuteten, daß ein Fahrer, der aufgrund der Bebauung das Befinden in einer „Tempo-30-Zone“ für möglich halt, wohl vorsichtshalber gleich Schrittgeschwindigkeit fahren sollte, befindet er sich doch vielleicht sogar in einem verkehrsberuhigten Bereich gemäß Zeichen Nr. 325; auch der Autofahrer im Fall des *BayObLG* hatte danach zusätzlich in sein Kalkül einbeziehen müssen, daß aufgrund der veränderten Verkehrsverhältnisse noch andere Verbote durch das Verkehrsleitsystem angeordnet worden sind, etwa Überholverbote oder die Sperrung einer Fahrspur. Das Befolgen von Verkehrszeichen setzt positive Kenntnis entsprechend dem Sichtbarkeitsgrundsatz voraus. Dies hat etwa auch nicht das *KG* in Zweifel gezogen, als es einem Verkehrsteilnehmer, der in einen Smog-Sperrbezirk fuhr, nur dann zur Verantwortung ziehen wollte, wenn er vom Smog-Alarm positive Kenntnis gehabt hatte⁹. Vor kurzem hat auch das *OLG Stuttgart* erklärt, ein Fahrer brauche nicht etwa aus der Gestaltung der Fahrbahn „Überlegungen zum möglichen Regelungsinhalt eines nicht deutlich sichtbaren Verkehrsschildes“ anzustellen.¹⁰

Ist also der bloße „formale“ Verstoß gegen die nicht positiv bekannte Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich nicht ahndbar, so gilt jedoch anderes, wenn der Verkehrsteilnehmer (auch) gegen § 3 I 2 StVO verstößt. Danach liegt ein Geschwindigkeitsverstoß unabhängig von den aufgestellten Verbotsschildern dann vor, wenn der Fahrer seine Geschwindigkeit nicht der konkreten Verkehrssituation angepaßt hat. § 3 I 2 StVO ist insoweit „enger“¹¹, erfordert eine erhöhte Unfall-

wahrscheinlichkeit¹². Das bedeutet, daß das *OLG Düsseldorf* wie auch das *BayObLG* hatten prüfen müssen, ob auch dann in ihren Fällen ein Geschwindigkeitsverstoß vorgelegen hatte, wenn die Fahrer - aus welchen Gründen auch immer - positiv davon hatten ausgehen dürfen, daß keine besondere Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet war.

Hieran hatte sich auch die vom *BayObLG* problemlos bejahte Frage orientieren müssen, ob wegen eines groben Verkehrsverstößes i. S. von § 25 StVG ein Fahrverbot gegen den Fahrer zu verhängen ist. Dies scheint mir zunächst einmal auch dann zu gelten, wenn man entgegen meinen obigen Ausführungen mit dem *BayObLG* einen Sorgfaltspflichtverstoß des Fahrers durch das unterlassene vorsorgliche Langsamfahren annimmt. Denn dieses Versäumnis kann auch auf dieser Grundlage wohl kaum als „grober“ Verstoß angesehen werden. Aber man kann auch nicht, wie es das *BayObLG* weiter gemacht hat, einfach auf die Differenz zwischen angeordneter und gefahrener Geschwindigkeit abstellen. Denn wenn das *BayObLG* dem Fahrer vorwirft, sich nicht an der Geschwindigkeit der Mehrzahl der Fahrzeuge, vor allem denen in der mittleren Spur, orientiert zu haben, so kann ihm grundsätzlich nur diese Differenz zugerechnet werden. Sollten also die Fahrzeuge, was auf Autobahnen vorkommt, „kollektiv“ die Geschwindigkeit um einige km/h überschritten haben, so kann sich die Vorwerfbarkeit eben auch nur ab dieser Geschwindigkeit errechnen.

Aber, wie schon eingangs angesprochen: Bestimmt hat doch das *BayObLG* schlichtweg nicht geglaubt, daß unser Fahrer auf einem Parkplatz kurz vor der Kontrollstelle einen Witterungswechsel erlebte ...

6) Vgl. *BVerwG*, NZV 1995, 165.

7) *OLG Hamm*, NZV 1999, 92.

8) *BGHSt* 11, 7 (8f.); *BayObLGSt* 1955, 207 (208f.); *KG*, VRS 74,141 (142); *OLG Stuttgart*, VRS 95, 441 (442).

9) *KG*, VRS 74, 141 (143 f.).

10) *OLG Stuttgart*, VRS 95,441 (442).

11) Vgl. *OLG Celle*, NJW 1962, 408.

12) *OLG Düsseldorf*, NZV 1992, 496.