

# Das Verkehrszeichen Wildwechsel in seiner praktischen Bedeutung

*Dieter Müller*

## Der Schutzzweck von Gefahrzeichen

Nach § 39 Abs. 2 Satz 1 gehören die Gefahrzeichen neben den Vorschriftzeichen und Richtzeichen zu den drei großen Gruppen von Verkehrszeichen. Gefahrzeichen sind an ihrer Dreiecksform, wobei die Spitze des Dreiecks stets nach oben zeigt, sowie ihrer roten Umrandung durch diese besondere Kombination aus Form und Farbe relativ gut von anderen Verkehrszeichen zu unterscheiden.<sup>1</sup>

Die verkehrsjuristische Bedeutung Norm des § 40 wird aus dem Grund oft unterschätzt, weil Gefahrzeichen auf den ersten Blick einen lediglich mahnenden Rechtscharakter besitzen, Verstöße gegen den Inhalt der Gefahrzeichen also nicht bußgeldbewehrt sind.<sup>2</sup>

Bekanntlich wird jedoch bei den beiden Fahrlässigkeitsdelikten §§ 222, 229 StGB die Kausalität zwischen der **Sorgfaltspflichtverletzung** wie dem Ignorieren eines Gefahrzeichens und dem zeitlich darauf folgenden Tod oder der Verletzung, d. h. dem strafrechtlichen „Taterfolg“, eines Menschen als so genannter **Pflichtwidrigkeitszusammenhang** geprüft. D. h. wenn das Ignorieren des Gefahrzeichens die eingetretene Körperverletzung oder den Tod eines Menschen begünstigt hat, besteht auch eine Wahrscheinlichkeit, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem vorangehenden Ignorieren und der nachfolgenden Verletzung bzw. dem Tod besteht.

Für diesen kausalen Zusammenhang gibt es allerdings keine eindeutig feststehenden juristischen Bewertungsmechanismen, so dass im Rahmen der strafprozessualen Ermittlungen in jedem Einzelfall neu entschieden werden muss, ob die ursprüngliche Sorgfaltspflichtverletzung tatsächlich auch ursächlich für den eingetretenen Erfolg gewesen ist.

---

<sup>1</sup> Ein noch besserer Kontrast im Sinne eines Heraushebens der Gefahrzeichen wäre bei einem Abweichen von dem üblichen Farbmuster rot-weiß-schwarz möglich wie es z. B. in den Niederlanden praktiziert wird.

<sup>2</sup> Vgl. die amtliche Begründung zu Abs. 1 Satz 1 in Verkehrsblatt (VkB1.) 1970, S. 819.

Die Hauptaufgabe der Gefahrzeichen wie auch diejenige der anderen Verkehrszeichen besteht tatsächlich darin, das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer zu regeln und zu einer besseren **Koordination des Verkehrsverhaltens an besonderen Gefahrenpunkten** im Verkehrsraum beizutragen. Gefahrzeichen richten sich daher hauptsächlich an den fließenden Verkehr mit Fahrzeugen.

Das Ziel und die Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden ist es, <sup>1</sup> die Gefahrzeichen für den Verkehrsteilnehmer so verständlich und nachvollziehbar zu platzieren bzw. platzieren zu lassen, so dass dieser deren inhaltliche Aussage auf den ersten Blick versteht und die visuell aufgenommenen Informationen somit für sein beabsichtigtes Verkehrsverhalten nutzbringend anwenden kann. Dazu ist es erforderlich, dass die Gefahrzeichen inhaltlich passend an jeweils geeigneter Stelle in den Gesamtzusammenhang der gesamten Verkehrsanlage eingeordnet werden.

Als Systemziel des Untersystems der Gefahrzeichen tritt somit die Gewährleistung und die Anhebung der Verkehrssicherheit deutlich in den Vordergrund.

Die Gefahrzeichen bilden zusammen mit den anderen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen gemeinsam die wichtigste **symbolische Sprache** des Straßenverkehrs und es ist das Ziel allen Regeln mittels Verkehrszeichen, dass sämtliche Verkehrsteilnehmer und nicht zuletzt auch die ausländischen Fahrzeugführer diese Sprache auf Anhieb verstehen können. <sup>2</sup>

Die Straßenverkehrsbehörde als Zeichengeber möchte mittels des von ihm aus einem Katalog verschiedener Möglichkeiten ausgewählten Zeichens genau die Information an die Verkehrsteilnehmer weitergeben, die an der betreffenden Örtlichkeit im Verkehrsraum benötigt wird. Der Verkehrsteilnehmer muss daraufhin als Empfänger der Sachbotschaft die gegebene Information ihrem Inhalt nach erkennen, verstehen und umsetzen, wenn dieser **Kommunikationsvorgang** erfolgreich umgesetzt werden soll.

Gefahrzeichen müssen als Verkehrszeichen daher systematisch und auf die vorhandenen Gefahrenstellen abgestimmt im Verkehrsraum angeordnet und angebracht werden, um ihre **Warnfunktion** für die Verkehrsteilnehmer erfüllen zu können. Ihre Aufgabe ist es, die Verkehrsteilnehmer auf besondere Situationen im Verkehrsraum **aufmerksam** zu machen, die von der allgemeinen Verkehrspraxis in einem speziellen Sinn abweichen.

---

<sup>1</sup> Die Aufgabe und zuweilen auch die dadurch angestrebten Ziele werden in den zahlreichen VwV zu den einzelnen Zeichen des § 40 deutlich formuliert.

<sup>2</sup> Zu recht erhebt daher der Verordnungsgeber in der Begr. mehrmals die Verständlichkeit der Gefahrzeichen und deren Zusatzzeichen als ein wichtiges Postulat dieses Regelungssystems.

Die Funktion von Gefahrzeichen liegt darin, insbesondere die Fahrzeugführer von Kfz für besondere Probleme der Verkehrssicherheit punktgenau zu **sensibilisieren**.

Daraus resultiert für die anordnende Straßenverkehrsbehörde deren oberster Handlungsgrundsatz, jede Anordnung eines Gefahrzeichens daran zu messen, ob und auf welche Weise dieser Verwaltungsakt der Verkehrssicherheit am effektivsten dient.

## **Grundlagen der Beschilderung mit Gefahrzeichen**

Gefahrzeichen sollen i. d. R. allein stehen. So zumindest lautet die **Grundregel** für das Aufstellen von Gefahrzeichen aus VwV-StVO zu den §§ 39 – 43 unter Nr. 11 a) aa) Häufung von Verkehrszeichen. Eine begründete Ausnahme von dieser Grundregel liegt laut VwV-StVO dann vor, wenn ein Verkehrs- oder Streckenverbot aus dem Grund mit einem Gefahrzeichen kombiniert wird, weil durch das Gefahrzeichen genau vor der Gefahr gewarnt wird, auf dessen Grundlage das angeordnete Streckenverbot ausgesprochen worden ist.

Kontraproduktiv ist es, wenn die Arbeiter der Straßenbaubehörde – wie es jedoch oft geschieht –<sup>1</sup> von der Anordnung der Gefahrzeichen durch die Straßenverkehrsbehörde abweichen und z. B. einen bereits vorhandenen, jedoch bereits mit einem anderen Verkehrsschild versehenen Pfosten dazu benutzen wollen, um daran das neue Gefahrzeichen zusätzlich anzubringen.

Weicht die Straßenverkehrsbehörde bei der Platzierung von Gefahrzeichen von den allgemein gültigen Aufstellungsgrundsätzen ab, so kann diese Praxis für betroffene Verkehrsteilnehmer nach verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen die nachfolgend skizzierten **negative Folgen** haben:

- Ablehnungshaltung gegenüber einer Überregulierung,
- verzögerte oder fehlerhafte Informationsaufnahme,
- Fehlinterpretationen in der Rangfolge der Informationsauswahl,
- unverhältnismäßig hoher Interpretationsaufwand hinsichtlich Regelungsinhalt,
- Gefahr von gehäuften Fehlinterpretationen der Regelungslage,
- Blackout gegenüber Regelungsvielfalt,
- ausbleibender Lerneffekt.

---

<sup>1</sup> Diese rechtswidrige Handlungspraxis kann im Ergebnis Verkehrsunfälle begünstigen und damit entlastend für die Mandanten in die Waagschale geworfen werden.

Diese Folgen, die in Extremfällen direkt zur Verursachung von Verkehrsunfällen führen können, wären durch eine besser überlegte Beschilderungspraxis durchaus vermeidbar.

Nicht wenige Gefahrzeichen korrespondieren mit zahlreichen anderen Vorschriften aus der StVO. Diese inhaltlichen Zusammenhänge werden immer dann deutlich, wenn ein Blick auf den Bedeutungsgehalt des einzelnen Gefahrzeichens geworfen wird.

Als ein Beispiel soll hier das Gefahrzeichen 136 (Kinder) dienen, das mit zahlreichen weiteren Vorschriften in der StVO inhaltlich korrespondiert, also im inneren Zusammenhang mit diesen anderen Regelungen gedacht werden muss, wenn man dessen Bedeutung in vollem Umfang erfassen möchte. Als erste direkt mit diesem Zeichen verbundene Vorschrift soll an dieser Stelle § 3 Abs. 2 a genannt werden, wonach Fahrzeugführer gegenüber Kindern eine besondere Sorgfaltspflicht beachten müssen. Diese giftelt inhaltlich darin, dass durch das Verhalten der Fahrzeugführer eine Gefährdung von Kindern ausgeschlossen sein muss.

### **Kombinationen von Gefahrzeichen mit anderen Verkehrszeichen**

Gefahrzeichen werden entgegen der oben genannten Grundregel dennoch häufig mit anderen Zeichen des VzKat kombiniert. Die von Fall zu Fall ausnahmsweise erlaubte Kombinationsmöglichkeit soll nach der Absicht des Ordnungsgebers auf der Grundlage der nachfolgend dargestellten Regeln erfolgen, die aus der StVO selbst und aus der VwV-StVO entnommen sind. Insoweit wird jedoch die Grundregel durch diese zahlreichen speziellen Regelungen stark eingeschränkt und bietet ein Beispiel für die Inkonsequenz des Regelwerkes der VwV-StVO.

Es wird in das **Ermessen** der Straßenverkehrsbehörde gestellt, ein Gefahrzeichen dann mit einem Verkehrsverbot oder Streckenverbot zu kombinieren, wenn das Gefahrzeichen vor genau der Gefahr warnen soll, um derentwillen das Verbot angeordnet worden ist.<sup>1</sup> Diese Kombinationen werden deswegen für zweckmäßig gehalten, weil die dahinter stehende Anordnungssystematik für den Verkehrsteilnehmer transparent und damit leichter verständlich wird. Im Idealfall steigt damit die **Akzeptanz** der behördlich gewollten Regelung und damit auch die Normentreue, so dass Unfallrisiken auf diese Weise eher gemildert werden können.

Geht man davon aus, dass es sich bei den Regelungen in der StVO sowie in der VwV-StVO um einen abschließenden Katalog der Grundlagen für die Anordnung von Verkehrszeichen handelt, dürfen Gefahrzeichen demnach, wenn überhaupt, nur mit

---

<sup>1</sup> VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 unter III. 11. a) aa, auch zum Folgenden.

Verkehrsverboten und Streckenverboten kombiniert werden und nicht mit anderen Verkehrszeichen.

Dadurch, dass diese **Kombinationsvorgaben** teils in der StVO, teils in der VwV-StVO zu finden sind, ist das Auffinden dieser Vorschriften für Anwälte und Sachbearbeiter in den Verkehrsbehörden unübersichtlich, für die am Regelungskatalog interessierten Bürger und Gruppen gar überhaupt nicht nachvollziehbar. Diese Unsicherheit führt oft zu einem Verzicht auf sinnvolle Kombinationen. Auch die Vielfalt im Wortlaut des Verbindlichkeitsgrades ist nicht dazu geeignet, eine klare Linie in der Kombination von Gefahrzeichen mit Zusatzzeichen aufzuzeigen.

Die Intentionen des Verordnungsgebers werden deutlicher, wenn wir einen Blick auf die Norm des § 40 StVO und die einschlägigen Verwaltungsvorschriften werfen.

## § 40

### Gefahrzeichen

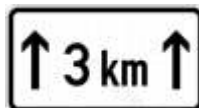
(1) Gefahrzeichen mahnen, sich auf die angekündigte Gefahr einzurichten.

(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften stehen sie im allgemeinen 150 bis 250 m vor den Gefahrstellen. Ist die Entfernung erheblich geringer, so kann sie auf einem Zusatzschild angegeben sein wie <sup>1</sup>



(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften stehen sie im allgemeinen kurz vor der Gefahrstelle.

(4) Ein Zusatzschild wie <sup>2</sup>



kann die Länge der Gefahrstrecke angeben.

(5) Steht ein Gefahrzeichen vor einer Einmündung, so weist auf einem Zusatzschild ein schwarzer Pfeil in die Richtung der Gefahrstelle, falls diese in der anderen Straße liegt.

---

<sup>1</sup> Zeichen 1004-30.

<sup>2</sup> Zeichen 1001-31.

## Vwv zu § 40 Gefahrzeichen

### I.

*Soweit bei den einzelnen Gefahrzeichen nichts anderes bestimmt ist, dürfen sie außerhalb geschlossener Ortschaften nur dann mehr als 250 m oder weniger als 150 m von der Gefahrstelle entfernt aufgestellt werden, wenn dies zur ausreichenden Unterrichtung der Kraftfahrer dienlich ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften empfiehlt es sich, auf einem Zusatzschild die Entfernung anzugeben, wenn die Schilder auf Straßen mit erheblichem Fahrverkehr weniger als 30 m oder mehr als 50 m vor der Gefahrstelle stehen.*

### II.

*Die Entfernung zur Gefahrstelle und die Länge der Gefahrstrecke auf Zusatzschildern mit Umstandswörtern wie „nach ...“, „auf ...“ bekanntzugeben, ist unzulässig. Solche Zusatzschilder müssen vielmehr den in der StVO angegebenen Beispielen entsprechen.*

### III.

*Wegen der Aufstellung von Gefahrzeichen an Autobahnen vgl. Nummer II zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453; Rn. 5 ff.*

Zeichen 142



Wildwechsel

## Vwv zu Zeichen 142 Wildwechsel

### I.

*Dieses Zeichen darf nur auf Straßen mit schnellerem Verkehr aufgestellt werden. Auf ihnen muss es aber überall dort stehen, wo Schalenwild häufig über die Fahrbahn wechselt. Diese Gefahrstellen sind in Besprechungen mit den unteren Jagdbehörden und den Jagdausübungsberechtigten festzulegen. Führt die Straße durch einen Wald oder neben einem Wald vorbei, der von einem Forstamt betreut wird, so ist auch diese Behörde zu beteiligen.*

## II.

*Die Länge der Gefahrstrecke ist in der Regel auf einem Zusatzschild anzugeben; ist die Gefahrstrecke mehrere Kilometer lang, so empfiehlt es sich, auf Wiederholungsschildern die Länge der jeweiligen Reststrecke anzugeben.*

In waldreichen Gebieten liegt es bereits aus logischen Gründen nahe, als Kraftfahrzeugführer mit Wild zu rechnen, das über die Straße hinüber in angrenzende Waldstücke wechselt. Dennoch scheinen es viele Kraftfahrzeugführer mit diesen täglich konkret drohenden Gefahren nicht ernst genug zu nehmen. Zahlreiche Wildunfälle verursachen alljährlich Sachschäden in Millionenhöhe und führen infolge von präventiv kaum einzuübenden Ausweichreaktionen nicht selten auch zu Personenschäden bis hin zu tödlichen Verkehrsunfällen.

Für diejenigen Örtlichkeiten mit schnellerem Verkehr, d. h. im Regelfall außerhalb geschlossener Ortschaften, an denen erfahrungsgemäß häufiger mit Wildwechsel zu rechnen ist, besteht eine zwingende Verpflichtung, das Zeichen 142 anzuordnen. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Straßenverkehrsbehörden dazu verpflichtet sind, diejenigen Personen und Behörden zu beteiligen, die sich mit dem Verhalten von Wild besonders auskennen wie z. B. Jäger und Förster. Für diese Personen und Behörden besteht auf der anderen Seite ein verbrieftes Beteiligungsrecht.<sup>1</sup>

Die im Regelfall mittels Zz. 1001-30 oder 1001-31 anzugebende Länge der Gefahrenstrecke soll die Kraftfahrzeugführer auf möglichen Sichtkontakt mit Wild vorbereiten, wobei sich die angegebenen Streckenlängen logischerweise lediglich auf Erfahrungswerte stützen können. Auch außerhalb der auf diesen Zz. angegebenen Strecken ist dennoch mit Wild zu rechnen, das sich bekanntlich nicht an die Inhalte von Verkehrszeichen hält.

## **Mahnzeichen**

Gefahrzeichen wie das Zeichen 142 sind **Mahnzeichen**, d. h. sie sollen denjenigen, die der Inhalt des Zeichens angeht, ein bestimmtes Verkehrsverhalten nahe legen. Eine mahnende Wirkung kann von einem Gefahrzeichen jedoch nur dann ausgehen, wenn auf der einen Seite die Mahnung berechtigt ist und diese mentale Beeinflussung auf

---

<sup>1</sup> VwV-StVO zu Z. 142 unter I. Sätze 2 und 3.

der anderen Seite des Verkehrsteilnehmers auch als solche ankommt, d. h. von der Natur der Sache her akzeptiert wird.

Gefahrzeichen sind demnach besondere **Kommunikationszeichen**, die auf Gegenseitigkeit zwischen der regelnden Behörde und den von der Verkehrsregelung betroffenen Verkehrsteilnehmern beruhen. Dabei müssen Gefahrzeichen regelmäßig nur in den Fällen angeordnet werden, wenn sich die Art der Gefahrenstelle nicht ohne weiteres oder nicht rechtzeitig erkennbar aus der Beschaffenheit der Straße ergibt und damit ein Unfallrisiko auch für Verkehrsteilnehmer eröffnet, die ihrer Sorgfaltspflicht genüge tun.<sup>1</sup>

Nimmt der Fahrer eines KFZ am Straßenrand ein Gefahrzeichen wahr, so ist er bereits mit der Wahrnehmung des Verkehrszeichens dazu verpflichtet, **konkrete Vorsichtsvorkehrungen** zu treffen, auch wenn noch keine konkrete Gefahrensituation erkennbar ist.<sup>2</sup> Diese Regel folgt nicht nur aus dem angeordneten Gefahrzeichen, sondern aus dessen Verbindung mit den Grundsätzen der gegenseitigen Rücksichtnahme sowie dem defensiven Fahren aus § 1 Abs. 1. Im Bereich von Gefahrzeichen gilt insbesondere für die Kraftfahrzeugführer dann auch stets das Gebot „erhöhter Aufmerksamkeit“.<sup>3</sup>

Befindet sich ein Gefahrzeichen am Straßenrand, so wird durch den Inhalt dieses Zeichens der allgemeine **Vertrauensschutz** des Verkehrsteilnehmers aus § 1 Abs. 1 für den Bereich des sachlichen Inhalts des entsprechenden Zeichens aufgehoben. So wird im Falle des Zeichens 136 der Vertrauensschutz gegenüber dem Verhalten von Kindern, der ohnehin durch die besondere Schutzregel des § 3 Abs. 2 a bereits stark eingeschränkt ist nochmals deutlich reduziert.<sup>4</sup>

Da allerdings die Gefahrzeichen sehr unterschiedliche Sachinhalte wiedergeben, kann das notwendige Vorsorgeverhalten in seiner konkreten Umsetzung nicht pauschalisiert werden, sondern muss stets an die konkret mögliche Gefahrensituation angepasst im Verkehrsverhalten des einzelnen Verkehrsteilnehmers berücksichtigt werden.<sup>5</sup>

Wird ein Gefahrzeichen von einem Kraftfahrzeugführer nicht gesehen oder bemerkt, wird ihm diese Aussage oder Tatsache von der Rspr. im Regelfall negativ zugerechnet, da er es in der konkreten Verkehrssituation erkennbar an der notwendigen

---

<sup>1</sup> OLG Koblenz Verkehrsrechtssammlung (VRS) Band 102, S. 163 ff.

<sup>2</sup> OLG Düsseldorf VRS 60, 265 ff.

<sup>3</sup> OLG Karlsruhe VRS 78, 166 ff.

<sup>4</sup> Vgl. dazu das Kammergericht Berlin (KG) VRS 58, 348 ff.

<sup>5</sup> OLG Düsseldorf VRS 60, 265 ff.



**Aufmerksamkeit** hat fehlen lassen.<sup>6</sup> Können beteiligte Behörden innerhalb eines gewissen zeitlichen Zusammenhanges (etwa innerhalb des Zeitraums eines Jahres) wiederholte **Aufmerksamkeitsdefizite** dieser Art feststellen, besteht der begründete Verdacht mangelnder Fahreignung, dem mittels Aufforderung zu einer medizinischen Untersuchung begegnet werden kann.

Grundsätzlich muss die gefahrene **Geschwindigkeit im Bereich eines Gefahrzeichens** nicht sogleich verringert, jedoch ab dem Erreichen des Zeichens nicht mehr erhöht werden.<sup>1</sup> Herrschen im durch das Gefahrzeichen angekündigten Gefahrenbereich jedoch zusätzlich noch erschwerte Sichtumstände, so müssen Kraftfahrzeugführer ihre Fahrgeschwindigkeit in Extremfällen bis auf Schrittgeschwindigkeit verringern.<sup>2</sup>

Wer trotz eines vorhandenen Gefahrzeichens die zuvor mittels **Zeichen 278** freigegebene Geschwindigkeit sogleich deutlich erhöht, geht bewusst die Gefahr ein, auf plötzlich eintretende Gefahrensituationen sein Fahrzeug nicht mehr vor der Risikostelle anhalten zu können.<sup>3</sup> Der betreffende Kraftfahrzeugführer zeigt durch dieses Verhalten auch seine ganz persönliche Rangliste der Verkehrszeichen, in der die Geschwindigkeit im Vordergrund rangiert und die Gefahrzeichen in ihrem Bedeutungsgehalt offensichtlich ignoriert werden.

## **Aufstellorte für Gefahrzeichen**

Diese Vorschrift gibt für die Standorte von Gefahrzeichen außerhalb geschlossener Ortschaften eine im doppelten Sinne vage Entfernungsangabe. Zunächst schränkt der vom Verordnungsgeber gewählte Wortlaut „**im allgemeinen**“ die nachfolgenden Entfernungsangaben grundsätzlich ein, weil offen bleibt, wo in besonderen Fällen mit Gefahrzeichen zu rechnen ist. Des weiteren bedeutet der Aufstellungsraum „150 bis 250 m vor den Gefahrenstellen“ eine weitere offene Größe. Nochmals vervielfacht wird diese Unsicherheit durch die ergänzende Regelung aus VwV-StVO zu § 40 unter I., wonach von diesem Aufstellungsspielraum grundsätzlich (!) nur in den Fällen nach oben oder nach unten abgewichen werden darf, „**wenn dies zu ausreichender Unterrichtung der Kraftfahrer dienlich ist**“. In welchen Fällen von einer dienlich größeren oder kürzeren Entfernung zur Gefahrenstelle ausgegangen werden darf, bleibt ebenso offen wie der spezielle Sinn dieser inhaltlichen Ergänzung.

---

<sup>6</sup> BGH VRS 42, 362 ff.; OLG Hamburg VRS 59, 145 ff.

<sup>1</sup> OLG Oldenburg VRS 71, 172 ff.

<sup>2</sup> OLG Koblenz VRS 62, 335 ff.

<sup>3</sup> OLG Oldenburg VRS 71, 172 ff.

Die in Satz 2 getroffene Regel bleibt in ihrem Sinn ebenfalls nebulös. Zunächst wird mit dem Wortlaut „**erheblich geringer**“ ein unbestimmter Rechtsbegriff voran gestellt, der dann zusätzlich der Straßenverkehrsbehörde einen Ermessensspielraum eröffnet, dem Gefahrzeichen ein Zusatzschild anzufügen.

Etwas mehr **Normenklarheit** wäre sowohl für die Verkehrsteilnehmer, als auch für die Mitarbeiter der Verkehrsbehörden durchaus wünschenswert. Jedenfalls dürfen Straßenverkehrsbehörden nach den voran gegangenen Regeln den Aufstellort für Gefahrzeichen je nach eigenem Gutdünken frei wählen, sie benötigen für ihre Wahl lediglich eine plausible Erklärung. Je größer jedoch die Entfernung zwischen Gefahrzeichen und Gefahrenstelle ist, desto eher wird ein Fahrzeugführer in seiner (wenn überhaupt) erhöhten Aufmerksamkeit wieder nachlassen, bis er die Gefahrenstelle erreicht hat.

Für Autobahnen wird der Abstand zwischen Gefahrzeichen und Gefahrenstelle systemwidrig in der VwV-StVO zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453 unter II. 1. und 3. geregelt. Danach sind Gefahrzeichen auf Autobahnen „in der Regel beiderseits der Fahrbahn aufzustellen“, wobei ebenfalls „**in der Regel**“ der Abstand zwischen den Gefahrzeichen und der Gefahrenstelle 400 m betragen soll. Nach derselben Vorschrift ist es in das Ermessen der für Autobahnen zuständigen Verkehrsbehörden gestellt, „an besonders gefährlichen Stellen“ einen **Gefahrentrichter** anzuordnen, der aus wiederholten Gefahrzeichen i.V.m. obligatorisch hinzugefügten Zusatzzeichen 1004 besteht.

Im Gegensatz zu den Aufstellungsorten für Gefahrzeichen außerhalb geschlossener Ortschaften schreibt diese Regel für die Aufstellorte innerhalb geschlossener Ortschaften einen Abstand „**kurz vor der Gefahrenstelle**“ vor. Offen bleibt zunächst einmal, wie der Begriff „**kurz**“ in Metern umgesetzt werden soll und relativiert wird diese unbestimmte Entfernungsangabe noch dadurch, dass sie nur „im allgemeinen“ gilt, also nicht für besonders gelagerte Fälle. Eine nähere Erklärung für die Entfernungsangabe „kurz“ gibt die VwV-StVO zu § 40 unter I. Satz 2. Dort wird für innerörtliche Straßen „mit erheblichem Fahrverkehr“ (i. d. R. Hauptverkehrswege) die Empfehlung abgegeben, in den Fällen ein Zusatzschild mit Entfernungsangabe anzubringen, wenn der Abstand zwischen Verkehrsschild und Gefahrenstelle „weniger als 30 oder mehr als 50 m“ beträgt. Im Umkehrschluss ist ein Zusatzschild also entbehrlich, wenn der Abstand zwischen Verkehrsschild und Gefahrenstelle 30 bis 50 m beträgt, womit wohl der **Regelabstand** zwischen Gefahrzeichen und Gefahrenstelle in wenig klarem Wortlaut der Vorschriften nur indirekt und damit für Verkehrsteilnehmer und Mitarbeiter von Verkehrsbehörden nur umständlich erschlossen werden kann.