

III. KOMMUNALER WINTERDIENST

von Werner Liebeton

ZUM VERFASSER:

WERNER LIEBETON ist Volljurist und seit 2002 als Justitiar im Bereich Haftpflicht für den Kommunalen Schadenausgleich westdeutscher Städte und den Haftpflichtschadenausgleich der Deutschen Großstädte in Bochum tätig.

ALLGEMEINES

Kaum eine kommunale Verkehrssicherungspflicht ist derartig witterungsabhängig wie diejenige, im Winter auf Straßen, Wegen und Plätzen Schnee räumen und bei Glätte streuen zu müssen. Entsprechend hoch ist der organisatorische und logistische Aufwand, den die Kommunen zur ordnungsgemäßen Erfüllung dieser Pflicht zu betreiben haben.

Verkehrssicherungspflichtig ist generell derjenige, welcher die Gefahrenquelle geschaffen hat und auf sie einwirken kann. Der Ursprung dieser Verkehrssicherungspflicht liegt regelmäßig in der Verkehrseröffnung durch Widmung von Straßen, Wegen und Plätzen für den öffentlichen Verkehr. Die kommunalen Winterdienstspflichten beziehen sich daher in erster Linie auf öffentliche Verkehrsflächen. Sie gelten aber gleichermaßen auch für Privatwege, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, sofern die Kommunen dort einen Verkehr zulassen oder dulden.¹⁾

Fast alle Bundesländer haben in ihren Straßen- und Wegegesetzen den Winterdienst als öffentlich-rechtliche Verkehrssicherungspflicht und damit als hoheitliche Aufgabe ausgestaltet.²⁾ Für Unfälle aufgrund schuldhafter Verletzungen dieser Pflichten haben die Kommunen daher nach Amtshaftungsgrundsätzen gemäß § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG einzustehen. Die Unterschiede zur privatrechtlich ausgestalteten Verkehrssicherungspflicht sind aber praktisch kaum relevant, da Voraussetzungen und Inhalt nahezu identisch sind.

Neben dem Winterdienst des jeweils Verkehrssicherungspflichtigen haben die Träger der Straßenbaulast durch die landesgesetzlichen Regelungen zur Straßenreinigung die ordnungspolizeiliche Pflicht, öffentliche Straßen bei Schnee- und Eisglätte zu räumen und zu streuen.³⁾ Soweit es um die Zielrichtung der Verkehrssicherung geht, entspricht diese inhaltlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht, und zwar unabhängig davon, ob letztere privatrechtlich oder in den Straßengesetzen der Bundesländer öffentlich-rechtlich ausgestaltet ist.⁴⁾ Aus haftungsrechtlicher Sicht ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede. Der Beitrag befasst sich daher ausschließlich mit dem Winterdienst als Verkehrssicherungspflicht der Kommunen.

SACHLICHE GRENZEN DER RÄUM- UND STREUPFLICHT

Die kommunalen Winterdienstspflichten bestehen nicht uneingeschränkt. Sie unterliegen – wie andere Verkehrssicherungspflichten auch – gewissen sachlichen und zeitlichen Grenzen. Deren Inhalt ist allerdings gesetzlich nur fragmentarisch geregelt. Er ergibt sich vielmehr aus der Rechtsprechung, die differenzierte

Anforderungen entwickelt hat, wo, wann und wie die Kommunen ihren Winterdienst zu verrichten haben.

Ausgangspunkt ist stets, dass sich Inhalt und Umfang der Räum- und Streupflichten nach den Umständen des Einzelfalles richten. Maßgeblich sind Art und Bedeutung des Verkehrsweges, der von seiner konkreten Ausgestaltung abhängige Grad seiner Gefährlichkeit und die Stärke des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.⁵⁾

Die kommunalen Winterdienstspflichten stehen stets unter dem Vorbehalt der Zumutbarkeit, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der finanziellen Leistungsfähigkeit. Diese dürfte angesichts der äußerst prekären Haushaltslage nahezu aller Kommunen den Umfang ihrer Winterdienstspflichten zunehmend beeinflussen.

Außerdem haben die Kommunen nur die Sicherungsmaßnahmen zu treffen, die die Verkehrsteilnehmer nach objektiven Maßstäben berechtigterweise erwarten dürfen.

Es ist den Kommunen selbstverständlich nicht möglich, sämtliche in ihrem Zuständigkeitsbereich befindlichen Verkehrsflächen im Winter schnee- und eisfrei zu halten. Der kommunale Winterdienst kann und muss nicht gewährleisten, jede glättebedingte Gefahr für Fußgänger, Rad- und Kraftfahrer beim Benutzen öffentlicher Verkehrsflächen zu beseitigen. Dies erwartet ein verständiger und in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Verkehrsteilnehmer auch gar nicht. Vielmehr obliegt es zunächst einmal den Verkehrsteilnehmern selbst, sich entsprechend auszurüsten und bei winterlichen Straßenverhältnissen besonders vorsichtig zu verhalten. Kraftfahrer müssen sich u. a. durch angepasste Fahrweise und geeignete **Bereifung**⁶⁾, Fußgänger durch geeignetes Schuhwerk und vorsichtige Gehweise auf die winterlichen Straßenverhältnisse einstellen. Die Kommunen haben daher nur die Gefahren zu beseitigen, die infolge winterlicher Glätte für die Verkehrsteilnehmer trotz Anwendung der den äußeren Bedingungen geschuldeten Eigensorgfalt bestehen.⁷⁾

1) Wichmann, Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, 6. Aufl. 2009, S. 30.

2) **Baden-Württemberg:** §§ 9 Abs. 3, 41 Abs. 1 S. 1 StrG BW; **Bayern:** Art. 72 BayStrWG; **Berlin:** § 7 Abs. 6 BerlStrG; **Brandenburg:** § 10 Abs. 1 S. 1 BbgStrG; **Bremen:** § 9 BremLStrG; **Hamburg:** § 5 HWG; **Mecklenburg-Vorpommern:** §§ 17, 50 StrWG MV; **Niedersachsen:** § 10 Abs. 1 NStrG; **Nordrhein-Westfalen:** § 9 a Abs. 1 S. 2 StrWG NW; **Rheinland-Pfalz:** §§ 16, 17, 48 Abs. 2 RP StrG; **Saarland:** § 9 Abs. 3 a StrG; **Sachsen:** § 10 Abs. 1 SächsStrG; **Sachsen-Anhalt:** § 10 Abs. 1 StrG LSA; **Schleswig-Holstein:** § 10 Abs. 4 S. 1 StrWG SH; **Thüringen:** § 10 Abs. 1 ThürStrG; Ausnahme: **Hessen.**

3) **Baden-Württemberg:** §§ 9 Abs. 3, 41 Abs. 1 S. 1 StrG BW; **Bayern:** Art. 51 Abs. 1 u. 2 BayStrWG; **Berlin:** § 7 Abs. 4 BerlStrG i. V. m. § 1 Abs. 3 StrRG; **Brandenburg:** § 49 a Abs. 2 und 3 BbgStrG; **Bremen:** § 39 Abs. 1 u. 2 BremLStrG; **Hamburg:** § 33 HWG; **Hessen:** § 10 Abs. 3 u. 4 HStrG; **Mecklenburg-Vorpommern:** §§ 11 Abs. 3, 50 Abs. 2 u. 3 StrWG MV; **Niedersachsen:** § 52 Abs. 1 b) u. c) NStrG; **Nordrhein-Westfalen:** § 9 Abs. 3 S. 1 StrWG NW; **Rheinland-Pfalz:** § 11 Abs. 2 RP StrG; **Saarland:** § 53 Abs. 1 StrG; **Sachsen:** § 51 Abs. 3 u. 4 SächsStrG; **Sachsen-Anhalt:** §§ 9 Abs. 4, 47 StrG LSA; **Schleswig-Holstein:** §§ 10 Abs. 3, 45 Abs. 3 StrWG SH; **Thüringen:** §§ 10 Abs. 1, 49 Abs. 3 ThürStrG.

4) Wichmann, a.a.O., S. 31, 41 u. 42.

5) BGH, VersR 1993, 1106.

6) § 2 Abs. 3 a) StVO.

7) BGH, VersR 1991, 665; VersR 2004, 213.

Hinsichtlich der geeigneten Bereifung bei winterlichen Straßenverhältnissen hatte ein Beschluss des OLG Oldenburg vom 09.07.2010⁸⁾ eine Novellierung des § 2 Abs. 3 a) StVO erforderlich gemacht. Das Gericht hatte die Regelung wegen Verstoßes gegen das Bestimmtheitsgebot für verfassungswidrig und nichtig erklärt hat. Wenn der Gesetzgeber das Fahren mit Sommerreifen im Winter als ordnungswidrig deklarieren und mit einem Bußgeld belegen wolle, müsse er unmissverständlich vorschreiben, welche Reifen bei welchem Wetter zu verwenden seien.

Bis zum Inkrafttreten der neuen Fassung des § 2 Abs. 3 a) StVO am 04.12.2010 bedeutete diese Entscheidung aber zunächst einmal nur, dass das Fahren mit Sommerreifen bei winterlichen Straßenverhältnissen nicht mehr als Ordnungswidrigkeit geahndet werden konnte. In haftungsrechtlicher Hinsicht schloss sie hingegen nicht aus, einem bei winterlichen Straßenverhältnissen verunfallten Kraftfahrer vorhalten zu können, er habe durch ungeeignete Bereifung den Unfall selbst verursacht oder zumindest wesentlich dazu beigetragen. Denn dieser Einwand war bereits vor Inkrafttreten des § 2 Abs. 3 a) StVO statthaft. Seine Berechtigung hängt prinzipiell nicht davon ab, dass eine Pflicht zur Verwendung geeigneter Reifen ausdrücklich gesetzlich normiert ist. Er verfängt allerdings nur, wenn die Art und der konkrete Zustand der Reifen nachweislich – zumindest teilweise – unfallursächlich waren.

Als **Winterreifen** gelten nunmehr alle M+S Reifen. Auch Ganzjahresreifen fallen darunter. Sie sind mit einem M+S Symbol gekennzeichnet, teilweise auch in Verbindung mit dem Bergpiktogramm mit Schneeflocke (Alpine Symbol). Schwere Nutzfahrzeuge (Busse und Lkw der Fahrzeugklassen M2, M3, N2 und N3) müssen auf den Antriebsachsen Winterreifen aufziehen. Die übrigen Reifen auf den anderen Achsen haften durch ihre spezielle Gummi-Mischung – etwa den hohen Naturkautschuk-Anteil – bei Winterwetter besser als etwa ein Pkw-Sommerreifen. Sie sind dadurch grundsätzlich für den ganzjährigen Einsatz geeignet.

Was den Kommunen im Rahmen des Winterdienstes zumutbar ist, lässt sich wegen der Abhängigkeit von den konkreten Umständen des Einzelfalles nicht pauschal beantworten. Es bedarf vielmehr einer daran orientierten, wertenden Betrachtung. Aus der Rechtsprechung ergeben sich aber folgende allgemeingültige Grundsätze:

Kleinere Kommunen

Kleinere Kommunen verfügen im Hinblick auf Sachmittel- und Personalausstattung üblicherweise nur über einen eingeschränkten Räum- und Streudienst. Daher sind an ihre Leistungsfähigkeit **geringere Anforderungen** zu stellen als an die von Großstädten.⁹⁾ Dies entbindet sie allerdings nicht von der Pflicht, auf ihrem entsprechend kleineren Straßen- und Wegenetz im Rahmen ihrer Möglichkeiten Winterdienst zu leisten.

Vorbeugendes Streuen

Eine Pflicht zu vorbeugenden Maßnahmen obliegt den Kommunen grundsätzlich nicht. Die Pflicht, Maßnahmen zu ergreifen, entsteht vielmehr erst, wenn eine Glättebildung nicht nur möglich erscheint, sondern sich nach den Witterungsverhältnissen als konkret und naheliegend abzeichnet.¹⁰⁾ Dazu haben die Kommunen u. a. **Wettervorhersagen** zu beachten und **Kontroll-**

fahrten durchzuführen. Ihnen ist unter Berücksichtigung der organisatorischen Erfordernisse ein angemessener Zeitraum zuzubilligen, um die notwendigen Maßnahmen einzuleiten (sog. **Rüstzeit**, s. dazu Unterabschnitt „Räum- und Streuplan“ im Abschnitt „Organisation des Winterdienstes“).

Wiederholte Streumaßnahmen

Die Winterdienstpflichten bezwecken nicht nur, die Verkehrsflächen in einen möglichst gefahrlosen Zustand zu versetzen, sondern auch, diesen Zustand aufrecht zu erhalten. Deshalb reicht einmaliges Streuen nicht aus, wenn die Witterungsverhältnisse zu einer neuen Glättebildung führen können. Grundsätzlich ist den Gemeinden zuzumuten, Streumaßnahmen zu wiederholen, wenn das Streugut seine Wirkung verloren haben kann.¹¹⁾

Der Räum- und Streudienst ist solange zu wiederholen, wie die Glätte anhält. In welchen zeitlichen Abständen die Maßnahmen zu wiederholen sind, richtet sich nach den konkreten Witterungsverhältnissen, insbesondere auch nach Art und Wirkungsgrad der verwendeten Streumittel. Unter Umständen muss nach wenigen Stunden erneut gestreut werden.

Zwecklose Streumaßnahmen

Offensichtlich zwecklose Streumaßnahmen braucht der Pflichtige selbstverständlich nicht zu ergreifen. Bei nachhaltigem Schneefall oder fortdauerndem Eisregen darf das (erneute) Streuen unterbleiben. Wird z.B. auf Grund extremer Witterungsverhältnisse das Streugut durch Eisregen fortgespült oder selbst mit einer Eisschicht überzogen, dürfen die Kommunen mit dem Beginn der Streumaßnahmen abwarten.¹²⁾

Die Streupflicht ruht für die Dauer extremer Witterungsverhältnisse, bei denen eine nachhaltige Streuwirkung nicht erreicht werden kann. Allerdings sind nach Wegfall des Hinderungsgrundes unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen.¹³⁾

Schneewälle

Der Einsatz von Schneepflügen führt häufig zu einem Ärgernis für Anlieger und Passanten. Die Räumfahrzeuge schieben den Schnee an den Fahrbahnrand, wobei er zwangsläufig auch vor Grundstückseinfahrten und auf den Gehwegen liegen bleibt, die die Anlieger möglicherweise erst kurz zuvor freigeschaufelt hatten.

Die Kommunen sind aber beim Räumen der Fahrbahnen nicht verpflichtet, auf Eingänge, Grundstückszufahrten oder Gehwege Rücksicht zu nehmen. Es wäre ein unverhältnismäßiger Aufwand, wenn deren Einsatzkräfte nach dem Räumen der Fahrbahnen anschließend den Schnee von Hand wieder aus Eingängen,

8) 2 SsRs 220/09.

9) OLG Frankfurt/M., BADK-Information 1995, 131; OLG München, VersR 1994, 983.

10) BGH, NJW 2009, 3302; VersR 1984, 189; OLG Karlsruhe, BADK-Information 2009, 137; OLG München, VersR 1994, 983; OLG Hamm, BADK-Information 2007, 194; VersR 1993, 1109.

11) BGH, BADK-Information 1990, 46; BGH, VersR 1993, 1106; OLG Düsseldorf, VersR 2000, 63; OLG Hamm, BADK-Information 2007, 195.

12) OLG Hamm, ZfS 1998, 6; VersR 1997, 68.

13) OLG Düsseldorf, VersR 2000, 63.

Grundstückszufahrten oder von Gehwegen beseitigen müssen.¹⁴⁾

Überobligatorische Streumaßnahmen

Freiwillige Streumaßnahmen, zu denen die Kommunen nach den allgemeinen Grundsätzen gar nicht verpflichtet wären, begründen keine Streupflicht für die Zukunft. Allein der Umstand, dass eine Straße in den Streuplan aufgenommen wurde, verpflichtet die Kommune nicht dazu, dort auch künftig Winterdienst zu leisten.¹⁵⁾ Es besteht grundsätzlich kein Vertrauensschutz der Verkehrsteilnehmer darauf, dass eine Straße, die in der Vergangenheit geräumt oder gestreut wurde, auch in Zukunft in den Winterdienst einbezogen wird.

ZEITLICHE GRENZEN DER RÄUM- UND STREUPFLICHT

Der Vorbehalt der Zumutbarkeit setzt den Räum- und Streupflichten auch zeitliche Grenzen.

Beginn der Räum- und Streupflicht

Die Kommunen müssen den Winterdienst generell so einrichten, dass auch der vor dem allgemeinen Tagesverkehr liegende Hauptberufsverkehr geschützt wird. Dieser setzt erfahrungsgemäß zwischen 06:30 in städtischen Bereichen und 07:00 Uhr in ländlichen Gegenden ein.¹⁶⁾ Der Räum- und Streudienst muss vor dem Einsetzen des morgendlichen Berufsverkehrs beginnen und an **Wochentagen bis 07:00 Uhr** durchgeführt worden sein.¹⁷⁾ Es reicht nicht aus, wenn mit Beginn des Hauptberufsverkehrs der Streueinsatz erst beginnt.¹⁸⁾ Eine Kommune haftet für einen Glätte bedingten Sturzunfall in der Fußgängerzone, wenn diese um 09:30 Uhr noch nicht geräumt ist. Sie hatte den Winterdienst an Werktagen erst gegen 07:00 Uhr aufgenommen, wodurch sich der Streueinsatz zum Schutze des Fußgängerverkehrs entsprechend verzögerte.

An **Sonn- und Feiertagen** müssen Streumaßnahmen erst **um 09:00 Uhr abgeschlossen** sein. Erfahrungsgemäß muss dann erst später mit dem sonst üblichen Tagesverkehr gerechnet werden.¹⁹⁾ An **Samstagen** reicht es aus, wenn die ersten Streumaßnahmen des Tages um **08:00 Uhr abgeschlossen** sind.²⁰⁾

Ende der Räum- und Streupflicht

Abends besteht die Räum- und Streupflicht bis zum Ende der Hauptverkehrszeit, üblicherweise bis 20:00 Uhr.²¹⁾ Je nach örtlichen Verhältnissen endet der Tagesverkehr erst gegen 22:00 Uhr, so dass die Winterdienstpflicht so lange fortbesteht.²²⁾ Bei Rathäusern und anderen öffentlichen Gebäuden endet die Räum- und Streupflicht für die Zugänge i.d.R. eine Stunde nach Dienstschluss.²³⁾

Nächtlicher Winterdienst

Zur **Nachtzeit** besteht eine Streupflicht grundsätzlich nicht. Denn wer außerhalb der Hauptverkehrszeit unterwegs ist, kann keine winterdienstlich behandelten Straßen erwarten. Es wäre den Kommunen nicht zumutbar, für eine relativ kleine Zahl von

Verkehrsteilnehmern die Straßen mit großem personellem und materiellem Aufwand möglichst schnee- und eisfrei zu halten.²⁴⁾ Ausnahmen gelten nur für die Fälle, in denen die Kommune Kenntnis von Veranstaltungen hat, bei denen auch am späteren Abend noch mit erheblichem Verkehr zurechnen ist, etwa bei Großveranstaltungen.

STREUPFLICHT GEGENÜBER DEM KRAFTFAHRZEUGVERKEHR

Der Umfang kommunaler Winterdienstpflichten gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr variiert, je nachdem, ob sich der betreffende Straßenabschnitt innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortslage befindet.

Geschlossene Ortslage

Der Begriff der geschlossenen Ortslage ist in den Straßen- und Wegegesetzen der Bundesländer definiert²⁵⁾, und zwar als Teil des Gemeindegebiets, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

Entscheidend ist das äußere Erscheinungsbild der Ortsbebauung. Unerheblich ist hingegen, ob sich der betreffende Straßenabschnitt vor oder hinter dem Ortsschild befindet.

Innerorts bestehen gegenüber dem Fahrzeugverkehr Räum- und Streupflichten grundsätzlich nur auf **verkehrswichtigen und zugleich gefährlichen Straßenabschnitten**.²⁶⁾ Beide Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um eine Kommune zum Winterdienst zu verpflichten.²⁷⁾ Ein Straßenabschnitt, der zwar für sich genommen gefährlich ist, auf dem aber kein nennenswerter Verkehr stattfindet, darf daher beim Winterdienst unberücksichtigt bleiben. Ebenso wenig bestehen Räum- und Streupflichten für Straßen, die zwar ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, aber auch bei winterlicher Glätte für einen sorgfältigen Kraftfahrer ohne weiteres beherrschbar sind.

Verkehrswichtige Straßen

Ob eine Straße verkehrswichtig ist, richtet sich nicht nach ihrer Bedeutung für die nähere Umgebung, sondern für die weitere Region. Entscheidend ist das tatsächliche Verkehrsaufkommen. Eine Straße kann daher auch dann verkehrswichtig in diesem

14) OLG Nürnberg, BADK-Information 1993, 149 = NZV 1993, 231.

15) OLG Hamm, VersR 2005, 1746; OLG Brandenburg, BADK-Information 1996, 133.

16) LG Köln, VersR 2002, 1436.

17) LG Aachen, VersR 1991, 1420.

18) OLG Frankfurt/M., VersR 1995, 45.

19) OLG Köln, VersR 1997, 506; OLG Hamm, VersR 1988, 693.

20) BGH, BADK-Information 1992, 82.

21) OLG Karlsruhe, VersR 1969, 191; BGH, NJW 1985, 270.

22) OLG Hamm, VersR 2007, 194 (195).

23) OLG Hamm, VersR 2001, 1575.

24) Ständige Rechtsprechung seit BGH, VersR 1964, 630.

25) U. a. § 5 Abs. 1 S. 2 StrWG NW.

26) BGH, VersR 1991, 665; OLG Dresden, VersR 1996, 1428.

27) OLG Frankfurt/M., BADK-Information 1988, 73; Sauthoff, BADK-Information 1997, 38 m.w.N.

Sinne sein, wenn Alternativrouten zur Verfügung stehen, die der Verkehr – aus welchen Gründen auch immer – nicht nutzt.²⁸⁾

Verkehrswichtig in diesem Sinne sind in erster Linie verkehrswichtige Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten von klassifizierten Straßen (Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen) sowie die städtischen Hauptverkehrsstraßen.²⁹⁾ Letztere sind alle innerstädtischen Verkehrsmittelpunkte mit einer den Durchgangsstraßen entsprechenden Verkehrsbedeutung. Eine Straße mit einer Frequenz von etwa 50 Kfz pro Stunde zur Hauptverkehrszeit ist jedenfalls in diesem Sinne unbedeutend.

Im Übrigen ist die Rechtsprechung zum Kriterium der Verkehrswichtigkeit von Straßen uneinheitlich. So ist beispielsweise streitig, ob eine Schulbuslinie die Verkehrswichtigkeit begründen kann. Dies wird man verneinen müssen, da es auf die tatsächliche Frequentierung durch eine große Zahl von Verkehrsteilnehmern ankommt. Eine Buslinie allein macht eine Straße für den Verkehr nicht derart bedeutend, dass diese in den Winterdienst einzubeziehen wäre.³⁰⁾

Auch aus dem Umstand, dass eine Straße üblicherweise gestreut wird, folgt nicht ohne weiteres ihre Verkehrswichtigkeit.³¹⁾

Gefährliche Stellen

Die Rechtsprechung bezeichnet solche Stellen als gefährlich, die wegen ihrer eigentümlichen Gestaltung oder aufgrund nicht ohne weiteres erkennbarer Umstände die Möglichkeit eines Unfalls auch für den Fall nahelegen, dass der Verkehrsteilnehmer die erforderliche Sorgfalt beachtet.³²⁾ Damit seien insbesondere solche Stellen gemeint, an denen Kraftfahrer erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder sonst ihre Fahrtrichtung oder Geschwindigkeit ändern müssen, da dies bei Glätte zur Unkontrollierbarkeit des Fahrzeugs führen könne.³³⁾

Als gefährlich gelten daher scharfe und unübersichtliche Kurven, auffallende Verengungen, Gefällestrassen, Straßenkreuzungen und Einmündungen, zu Glättebildung neigende Brücken und Straßenabschnitte an Wasserläufen.

Diese Aufzählung ist nicht abschließend und hat lediglich beispielhaften Charakter. Sie bedeutet allerdings auch nicht, dass jede Einmündung oder Kreuzung ausnahmslos als im Rechtssinne gefährlich einzustufen ist, selbst wenn sie ansonsten keine Besonderheiten aufweist.³⁴⁾

Umstritten ist, ob eine Räum- und Streupflicht für den **Einmündungsbereich** einer nach dem Verkehrsaufkommen unbedeutenden Nebenstraße besteht, die auf eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße führt. Ein solcher Kreuzungsbereich dürfte regelmäßig als in diesem Sinne gefährlich einzustufen sein. Denn die aus der wartepflichtigen Nebenstraße kommenden Fahrzeuge sind in der Regel nicht vorfahrtsberechtig und müssen im Einmündungsbereich bremsen. Es besteht die Gefahr, dass sie bei Glätte in die Hauptverkehrsstraße hineinrutschen und auch den dortigen Verkehr gefährden. Einige Oberlandesgerichte vertreten diesbezüglich die Auffassung, die Einmündung einer als solcher nicht verkehrswichtigen Nebenstraße in eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße nehme unter bestimmten Voraussetzungen an deren Verkehrswichtigkeit mit der Folge teil, dass sich die für die Hauptstraße bestehende Streupflicht auch auf den Einmündungsbereich der Nebenstraße erstrecke.³⁵⁾ Dies sei zumindest für den Fall erwägenswert, dass die Nebenstraße in Richtung auf

die Hauptverkehrsstraße ein Gefälle aufweise oder der Einmündungsbereich unübersichtlich sei.³⁶⁾

Dieser im Interesse der Verkehrssicherheit pragmatische Ansatz leidet allerdings unter der rechtsdogmatischen Schwäche, dass der Nebenstraße – und damit auch ihrem Einmündungsbereich – gemessen an den oben dargestellten Maßstäben keine hinreichende Verkehrsbedeutung zukommt, um eine Winterdienstpflicht zu begründen. Mit einer insoweit überzeugenden Argumentation verneint das OLG Jena eine dortige Streupflicht und gibt zu bedenken, dass ein Einbeziehen derartiger Einmündungsbereiche von Nebenstraßen in den Winterdienst den Kommunen weder zeitlich noch finanziell zuzumuten sei.³⁷⁾

Gleichwohl sollten derartige Einmündungsbereiche möglichst in den Winterdienst einbezogen werden, um die aus der unsicheren Rechtslage resultierenden Haftungsrisiken zu vermeiden.

Auf öffentlichen **Parkplätzen** gelten ebenfalls die oben dargestellten Kriterien der Gefährlichkeit und Verkehrswichtigkeit.³⁸⁾ Große Parkplätze mit hoher Frequentierung sind in der Regel als verkehrswichtig einzustufen. Meist fehlt es jedoch an dem Erfordernis der Gefährlichkeit. Denn man darf dort nur im Schrittempo fahren und kann sich auf die Gefahren durch Glätte einstellen. Auf öffentlichen Parkplätzen besteht gegenüber dem Fahrzeugverkehr daher in der Regel keine Streupflicht.

Winterdienst außerhalb geschlossener Ortslage

Nach den Straßen- und Wegegesetzen der Bundesländer bestehen Räum- und Streupflichten der Kommunen nur innerhalb geschlossener Ortslagen. Ausnahmsweise haben die Kommunen aber auch außerorts winterdienstliche Verkehrssicherungspflichten gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr, und zwar an verkehrswichtigen und zugleich **besonders** gefährlichen Stellen. Als besonders gefährlich gelten solche Stellen, die auch ein besonders sorgfältiger Fahrer nicht erkennen oder trotz Anwendung höchster Sorgfalt nicht beherrschen kann.³⁹⁾

Klarstellend sei darauf hingewiesen, dass die Begriffe „gefährliche Stelle“ und „besonders gefährliche Stelle“ bedauerlicherweise nicht durchweg einheitlich verwendet werden. So begründen die Straßen- und Wegegesetze einiger Bundesländer die Pflicht, innerhalb geschlossener Ortslage die „besonders gefährlichen Fahrbahnstellen“ bei Glatteis bzw. Schneeglätte zu

28) OLG Nürnberg, VersR 2005, 1747.

29) BGH, VersR 1964, 334; VersR 1990, 1148 ff.

30) So OLG Karlsruhe, Urteil vom 05.09.1991 – 4 U 286/90; a. A.: OLG Nürnberg, BADK-Information 1991, 56, beide bezogen auf eine Schulbuslinie.

31) OLG Hamm, BADK-Information 1989, 115 ff.; OLG Brandenburg, VersR 1995, 1439 ff.; OLG Hamm, VersR 2005, 1746.

32) BGH, BADK-Information 1998, 93, 95; OLG Bamberg, Urteil vom 02.02.1988 – 5 U 115/87.

33) BGH, NJW 1991, 33; OLG Brandenburg, BADK-Information 1996, 133.

34) OLG Nürnberg, VersR 2005, 1748; Wichmann, a.a.O., S. 98, 99.

35) OLG Stuttgart, NJW 1987, 1831; OLG München, VersR 1992, 1371; a. A.: OLG Frankfurt/M., BADK-Information 1988, 73 = NJW 1988, 2546; OLG Hamburg, NJW 1988, 3212; insoweit offengelassen: BGH, BADK-Information 1998, 94.

36) OLG Hamm, VersR 2005, 1746; OLG Zweibrücken, BADK-Information 1999, 109.

37) OLG Jena, BADK-Information 2001, 161.

38) OLG Dresden, VersR 1996, 1428.

39) BGH, VersR 1985, 271; OLG Brandenburg, VersR 2005, 243.

räumen und zu streuen.⁴⁰⁾ Hinsichtlich des Winterdienstes als Verkehrssicherungspflicht sind damit aber die im Sinne der Rechtsprechung „gefährlichen Stellen“ gemeint, wie den einschlägigen Urteilen aus den betreffenden Bundesländern zu entnehmen ist.

Die Rechtsprechung zu besonders gefährlichen Fahrbahnstellen, insbesondere zu Gefällestrecken, ist sehr uneinheitlich: So wurde eine Gefällestrecke von ca. 12 % als besonders gefährlich erachtet, eine Gefällestrecke von ca. 10 – 11 % mit kurvigem Verlauf hingegen nicht. Zu beachten ist im Einzelfall stets, dass nicht der Gefällegrad allein eine besondere Gefährlichkeit ausmacht. Maßgebend sind die örtlichen Gesamtumstände der Strecke. Ein Gefälle von 6,75 % auf einer Straße ist jedenfalls ein bei Glätte grundsätzlich beherrschbarer Gefällegrad.

Allerdings kann eine unzureichend ausgeführte überobligatorisch durchgeführte Räum- oder Streumaßnahme eine besonders gefährliche Stelle im Rechtssinne erst schaffen. In dem betreffenden Fall war ein 100 m langes Teilstück einer Landesstraße nicht geräumt worden, was für den Fahrzeugführer mangels Einsehbarkeit nicht zu erwarten gewesen sei.⁴¹⁾

STREUPFLICHT GEGENÜBER DEM FUSSGÄNGERVERKEHR

Inhalt und Umfang der gegenüber dem Fußgängerverkehr bestehenden Räum- und Streupflichten richten sich ebenfalls danach, ob die betreffende Stelle innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortslage liegt.

Innerorts bestehen kommunale Winterdienstpflichten jedenfalls für Gehwege und Fußgängerüberwege. **Gehwege** sind diejenigen Teile öffentlicher Straßen, die erkennbar von der Fahrbahn abgesetzt und nur für den Fußgängerverkehr bestimmt sind.⁴²⁾ Entscheidend ist eine offensichtliche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg. Ob ein Bordstein oder überhaupt ein Niveauunterschied vorhanden ist, spielt keine Rolle.

Fehlt ein Gehweg, erweitert die Rechtsprechung z. T. die Winterdienstpflichten auch auf sog. **Gehbahnen** auf der Fahrbahn. Aus der straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnis gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 StVO, bei Fehlen eines Gehweges oder Seitenstreifens die Fahrbahn benutzen zu dürfen, folge spiegelbildlich die Pflicht, dort auch zum Schutz der Fußgänger tätig zu werden.⁴³⁾ Teile der Fachliteratur erachten dies unter dem Aspekt der Zumutbarkeit allerdings als zu weit gehend und beschränken die Pflicht auf die Fälle, in denen die Kommunen kraft landesgesetzlicher Ermächtigung in ihren Straßenreinigungssatzungen oder Verordnungen solche Gehbahnen ausdrücklich als Gehweg definieren.⁴⁴⁾

Da auch diese Verkehrssicherungspflichten nur im Rahmen des Zumutbaren bestehen, sind die Kommunen nicht verpflichtet, das gesamte Gehwegenetz innerhalb geschlossener Ortslage zu behandeln. Unbedeutende, wenig frequentierte Wege, für die ein **echtes Verkehrsbedürfnis** nicht besteht, müssen nicht gestreut werden. Die Streupflicht umfasst somit nur die verkehrswichtigen Gehwege, notwendige Fußgängerüberwege über Straßen und Plätze⁴⁵⁾ sowie Verbindungswege, die für den Fußgängerverkehr wichtig sind.⁴⁶⁾ Unter dieser Voraussetzung sollten auch Gehbahnen entsprechend gesichert werden, um Haftungsrisiken zu vermeiden. Eine Streupflicht auf der Straßenmitte besteht aber nicht, selbst wenn gestreute Gehwege am Straßenrand teilweise von Autos zugestrandelt sind.⁴⁷⁾

Es ist nicht erforderlich, den Gehweg in seiner gesamten Breite zu räumen und zu streuen. Der gesicherte Streifen muss jedoch so breit sein, dass zwei Fußgänger vorsichtig aneinander vorbeigehen können.⁴⁸⁾ Daher reicht grundsätzlich eine **Breite von 1,20 m bis 1,50 m**. Auf **vereinzelte Glatteisstellen** auf dem Gehweg muss sich der Fußgänger einrichten. Es würde die Grenzen der Verkehrssicherungspflicht überspannen, wenn man verlangte, dass an Frosttagen eisfreie Bürgersteige auf kleinere glatte Stellen untersucht werden müssen.

Fußgängerüberwege

Zum Schutz der Fußgänger sind jedenfalls die markierten Überwege („**Zebrastrreifen**“) zu räumen und zu streuen. Ferner sind an den Stellen gestreute Übergänge zu schaffen, wo eine Fahrbahnüberquerung für Fußgänger unvermeidbar ist und außerdem ständiger erheblicher Fußgängerverkehr herrscht.⁴⁹⁾ Es kommt wiederum entscheidend auf ihre Verkehrswichtigkeit an. Wenn in Spitzenzeiten 40 – 50 Fußgänger pro Stunde eine Straße an einer bestimmten Stelle überqueren, handelt es sich nicht um einen ständigen erheblichen Fußgängerverkehr in dem hier maßgeblichen Sinn. Aber auch ein wenig frequentierter Übergang ist zu sichern, wenn er notwendig und die Fahrbahn an dieser Stelle besonders gefährlich ist. Hingegen besteht keine Pflicht, eine Fahrbahn zu streuen, nur weil Fußgänger sie überqueren, um zu einem der Abkürzung dienenden Weg zu gelangen.

Bei verkehrswichtigen, mit Ampeln versehenen Fußgängerüberwegen ist eine wiederholte Streuung in Abständen von weniger als drei Stunden zumutbar, wenn die Streuwirkung in diesem Zeitraum nachgelassen hat.

Verbindungswege

Für Verbindungswege besteht eine Streupflicht nur, wenn ein **tatsächliches wesentliches Verkehrsbedürfnis** besteht.⁵⁰⁾ Fußgänger können nicht erwarten, dass relativ bedeutungslose Verbindungswege, die als Abkürzung dienen, ständig sicher begehbar sind. Umwege sind den Fußgängern in gewissem Umfang zumutbar. Demgegenüber müssen Fußgängerverbindungen zwischen einer Stadtrandsiedlung und dem Stadtkern stets gestreut werden, wenn dieser Weg die einzige Verbindung darstellt.

Fußgängerzonen

In Fußgängerzonen herrscht erfahrungsgemäß ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als auf den übrigen innerörtlichen Gehwegen. Daher sind während der üblichen Tages- und Geschäftszeiten erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht

40) So im Saarland (vgl. § 53 Abs. 1 StrG) und in Schleswig-Holstein (vgl. § 45 Abs. 2 StrWG SH).

41) OLG Brandenburg, VersR 2005, 243, 244.

42) Wichmann, a.a.O., 127 m.w.N.

43) LG Heidelberg, VersR 1989, 850.

44) Wichmann, a.a.O., 150.

45) OLG Oldenburg, Urteil vom 25.01.2008.

46) So bereits BGH, NJW 1960, 41; BGH, VersR 2004, 213.

47) OLG München, BADK-Information 1992, 88.

48) OLG Dresden, Urteil vom 27.11.1996 – 6 U 1860/96; BGH, VersR 2004, 213, 216.

49) BGH, VersR 1991, 665; OLG Hamm, ZfS 1996, 9 ff.

50) BGH, VersR 1979, 541.

zu stellen. Es ist aber nicht erforderlich, die gesamte Fläche einer Fußgängerzone schnee- und eisfrei zu halten. Angemessen breite Streifen (mind. 1,50 m) im Mittelbereich der Fußgängerzone und am Rand entlang der Schaufensterfronten reichen aus.⁵¹⁾

Haltestellen

Die Räum- und Streupflicht an Haltestellen unterliegt wegen des starken Verkehrsaufkommens ebenfalls gesteigerten Anforderungen. Sie obliegt nicht den Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, sondern den Kommunen. Dort genügt es regelmäßig nicht, nur einen Mittelstreifen des angrenzenden Gehweges zu streuen. Die Fahrgäste müssen vielmehr gefahrlos in das Verkehrsmittel ein- und aussteigen können. Die Kommunen haben entweder einen Gehstreifen unmittelbar neben der Fahrbahn zu streuen oder sichere Zugänge von der Haltestelle zu dem gestreuten Mittelstreifen auf dem Gehweg zu schaffen. Teilweise geht die Rechtsprechung noch weiter. Die Räum- oder Streumaßnahmen müssten sich auf die gesamte Gehwegkante entlang der Haltebucht erstrecken; es reiche nicht aus, lediglich einen Zugang zur vorderen oder hinteren Bustür zu schaffen.⁵²⁾

An Bushaltestellen im Bereich von Schulen gilt eine gesteigerte Sicherungspflicht, weil Schulkinder erfahrungsgemäß auf Grund ihrer altersbedingten Unbekümmertheit Gefahren leicht verkennen. Notfalls müssen die Kommunen von ihrem Streuplan abweichen und derartige für Fußgänger besonders gefährliche Stellen vorrangig und in angemessenen Abständen wiederholt streuen.⁵³⁾

Parkanlagen

Es besteht keine Pflicht zur Winterwartung der in einer Parkanlage befindlichen Gehwege, wenn diese für den Fußgängerverkehr nicht verkehrswichtig im o. g. Sinne sind. Streupflichtig sind dort die Kommunen daher nur für unentbehrliche Verbindungswege.

Öffentliche Parkplätze

Auf innerörtlichen Parkplätzen besteht gegenüber Fußgängern eine Räum- und Streupflicht nur, wenn diese häufig frequentiert und die einzelnen Stellplätze nicht mit wenigen Schritten sicher zu erreichen sind. Ist hingegen der gestreute Bürgersteig vom geparkten Fahrzeug aus mit nur wenigen Schritten erreichbar, muss die Parkfläche nicht gestreut werden.⁵⁴⁾ Nach maximal acht Metern muss der Parkplatzbenutzer eine gesicherte Fläche betreten können.⁵⁵⁾

Haben die Fahrzeuginsassen aber längere Strecken auf dem Parkplatz zu Fuß zurückzulegen, um den Gehweg bzw. das Fahrzeug zu erreichen, besteht eine Streupflicht. **Parkuhren** und **Parkscheinautomaten** sollen nicht zu gesteigerten Pflichten führen.⁵⁶⁾ Dies mag für Parkuhren, die sich stets unmittelbar an der jeweiligen Parkbucht befinden, zutreffen⁵⁷⁾, zumal sie mit wenigen Schritten zu erreichen sind. Bei Parkscheinautomaten scheint eine differenzierte Sicht geboten, da sich diese nicht von jedem Stellplatz aus mit wenigen Schritten erreichen lassen. Um Haftungsrisiken zu vermeiden, sollte daher ein schmaler Zugang auch zu Parkscheinautomaten gesichert werden.

Das Aufstellen eines **Altglascontainers** kann eine Streupflicht

auch gegenüber Fußgängern begründen, die kein Fahrzeug auf dem Parkplatz abgestellt haben.⁵⁸⁾

Es besteht keine Pflicht, die gesamte Parkfläche zu räumen oder zu streuen. Vielmehr reicht es aus, einen schmalen Pfad zu sichern, um den Fußgängern das gefahrlose Erreichen der betreffenden Ziele zu ermöglichen. Auf einzelne Glättstellen zwischen den parkenden Fahrzeugen müssen sich die Benutzer einstellen.

Etwas anderes gilt nur für ausgewiesene **Behindertenparkplätze**. Zwar fehlt es diesbezüglich an gefestigter Rechtsprechung, wegen des erhöhten Schutzbedürfnisses sollte man diese Parkplätze aber in ihrer gesamten räumlichen Ausdehnung in den Winterdienst einbeziehen, einschließlich eines Zugangs zur nächsten gesicherten Verkehrsfläche unabhängig von der dorthin zurückzulegenden Strecke.⁵⁹⁾

Außerhalb geschlossener Ortslagen besteht gegenüber dem Fußgängerverkehr grundsätzlich keine Streupflicht.⁶⁰⁾ Angesichts des entsprechend geringen Fußgängeraufkommens gerade bei winterlichen Witterungsverhältnissen wäre eine Streupflicht für die Kommunen unzumutbar.

Vereinzelte wird ausnahmsweise eine Streupflicht dann angenommen, wenn ein besonderes Bedürfnis oder eine besondere Gefahr gerade für Fußgänger besteht, wie z. B. bei einem unentbehrlichen Verbindungsweg zwischen zwei nicht weit voneinander entfernten Ortsteilen.

STREUPFLICHT GEGENÜBER RADFAHRERN

Für die Räum- und Streupflicht auf Fahrbahnen gegenüber Radfahrern gelten sinngemäß die gleichen Voraussetzungen wie gegenüber dem Fahrzeugverkehr.⁶¹⁾ Sollten Radfahrer wegen glättebedingter Unbenutzbarkeit des Radweges auf die Fahrbahn ausweichen, führt dies dort nicht zu gesteigerten Winterdienstpflichten ihnen gegenüber.⁶²⁾ Auch bei getrennt von der Fahrbahn verlaufenden Radwegen besteht eine Räum- und Streupflicht **nur für gefährliche und zugleich verkehrswichtige Stellen**. Umstritten ist in der Rechtsprechung hingegen, ob Fußgänger beim Begehen oder Überqueren von Radwegen in den Schutzbereich der dort gegenüber Radfahrern bestehenden Sicherungspflichten einbezogen sind.⁶³⁾ Im Ergebnis gebietet es der Vorbehalt der Zumutbarkeit, Fußgängern auf Radwegen Schutzpflichten nur dort zuzubilligen, wo es sich um unentbehr-

51) BGH, Beschluss vom 26.04.1990 – III ZR 136/88; OLG München, Urteil vom 29.03.2007 – I U 145/07.

52) OLG Hamm, VersR 2006, 134.

53) BGH, BADK-Information 1993, 140.

54) OLG Hamm, NJW-RR 2004, 386; OLG Karlsruhe, VersR 1989, 45; OLG Koblenz, BADK-Information 1999, 109; OLG Düsseldorf, NVwZ-RR 1993, 173.

55) Wichmann, a.a.O., 172 m.w.N.

56) Wichmann, a.a.O., 173 m.w.N.

57) OLG Düsseldorf, VersR 1978, 63.

58) OLG Nürnberg, Urteil vom 07.02.2007 – 4 U 293/06.

59) Wichmann, a.a.O., 172.

60) BGH, VersR 1995, 722; OLG Düsseldorf, BADK-Information 1996, 132.

61) Ständige Rechtsprechung seit dem Urteil des BGH vom 12.11.1964, VersR 1965, 66.

62) Wichmann, a.a.O., 161 m.w.N.

63) OLG Hamm, Urteile vom 27.01.1995 – 9 U 126/94 und vom 03.08.1999 – 9 U 260/98; ablehnend: OLG Köln, BADK-Information 2000, 153; OLG Nürnberg, Urteil vom 31.05.2006 – 4 U 2611/05.

liche Übergänge mit hoher Frequentierung und besonderer Gefahrenlage handelt.⁶⁴⁾

Bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen (Zeichen 240 zu § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO) ist zu differenzieren: Nach Auffassung des BGH können einem Radfahrer, der dort wegen Schnee- oder Eisglätte stürzt, auch dann Amtshaftungsansprüche gemäß § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG zustehen, wenn es sich zwar nicht um eine gefährliche und verkehrswichtige Stelle, aber – aus Sicht der Fußgänger – um einen Verbindungsweg mit einem echten Verkehrsbedürfnis handelt. Radfahrer und Fußgänger dürften sich gleichermaßen auf die Erfüllung der Räum- und Streupflicht verlassen, selbst wenn sie allein darauf gründe, dass der für die gemeinsame Nutzung vorgesehene Weg auch und gerade ein Gehweg sei.⁶⁵⁾

Die Vorinstanz hatte einen Schadensersatzanspruch noch mit der Begründung verneint, der Schutzbereich der verletzten Amtspflicht erfasse nur Fußgänger, nicht auch Radfahrer, so dass der verunfallte Radfahrer nicht „Dritter“ i. S. v. § 839 Abs. 1 BGB sei.

Radfahrer müssen sich darauf einstellen, dass ein unbefestigter Radweg in einer städtischen Wallanlage derartig zerfahren ist, dass Spurrillen während einer Frostperiode scharfkantig festfrieren und das Lenken erschweren; dies gilt auch dann, wenn der Weg zwecks Zustandsverbesserung mit einer weichen grobkörnigen Splittschicht abgedeckt worden ist. Der Verkehrssicherungspflichtige ist nicht gehalten, die Spurrillen in dem feuchten Boden vor dem Aufbringen von Splitt durch Walzen oder in sonstiger Weise zu glätten.⁶⁶⁾

WINTERDIENSTPFLICHTEN AUS INGERENZ

Winterdienstpflichten können sich auch aus einem vorausgegangenem Herbeiführen einer Gefahrenlage (sog. Ingerenz) ergeben. Das OLG Karlsruhe hatte einen Fall zu entscheiden, in dem ein Schneepflug die obere Schicht der Schneedecke geräumt hatte. Dies führte zu einer erheblichen Straßenglätte mit der Folge mehrerer Sturzunfälle von Fußgängern. Dafür haftete die Kommune. Wer eine Gefahrenquelle schaffe, müsse den Verkehr davor sichern. Da erst durch den Schneepflug eine Sturzgefahr geschaffen worden sei, hätte die Kommune bereits bei der Räumung mit abstumpfendem Material streuen müssen.

Gerät beim Löschen eines Brandes durch die Feuerwehr Löschwasser auf die Straße und gefriert dort, entstehen dadurch ebenfalls Winterdienstpflichten der Kommune aus Ingerenz. Sie hat durch sofortige Maßnahmen der Glättegefahr für den Verkehr zu begegnen.

Anders verhält es sich allerdings, wenn vor Beginn der Streumaßnahmen bereits Straßenglätte vorhanden war. Hat ein Schneepflug eine bestimmte Spur geräumt, so darf ein verantwortungsbewusster Kraftfahrer nicht darauf vertrauen, dass die geräumte Spur auch genau der befahrbaren Fläche entspreche.⁶⁷⁾ In diesem Fall war ein Schwerlastfahrzeug von der Fahrbahn abgekommen, weil es teilweise auf das vom Schneepflug ebenfalls geräumte, unbefestigte Bankett geraten war.

PFLICHT ZUR BESEITIGUNG VON STREUGUT

Die Kommunen sind verpflichtet, nach dem für den Winterdienst relevanten Zeitraum das auf den Straßen und Wegen befindliche Streugut (Granulat, Splitt o. ä.) zu entfernen. Allerdings ist ihnen nicht zuzumuten, nach einer Frostphase das Streumaterial aufzunehmen, wenn wegen der Jahreszeit mit weiteren Schneefällen oder erneuter Glätte zu rechnen ist. Daher besteht mitten im Winter keine Verpflichtung zur sofortigen Beseitigung des Streumaterials nach einer Frostphase.⁶⁸⁾ Es kommt entscheidend darauf an, ab wann nicht mehr mit erneuter Glättebildung gerechnet werden muss.⁶⁹⁾ Dabei ist auf das konkrete Datum und die zu erwartenden örtlichen Wetterverhältnisse abzustellen. Unter Umständen muss bis Anfang April noch mit Straßenglätte gerechnet werden, so dass das Streumaterial entsprechend lange auf Straßen und Wegen verbleiben darf.

BEWEISLAST

Grundsätzlich ist der Geschädigte für die Glätte zum Unfallzeitpunkt, für die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht und für den ursächlichen Zusammenhang zwischen dieser und dem Schaden darlegungs- und beweispflichtig.

Der Umstand eines Sturzes lässt nicht ohne weiteres die Schlussfolgerung zu, die Kommune habe ihre Räum- und Streupflicht verletzt. Denn die Lebenserfahrung zeigt, dass Unfälle infolge von Winterglätte auch auf Wegen vorkommen, die genügend gesichert sind. Sie können eben auch allein auf ungenügende Sorgfalt des Verunfallten zurückzuführen sein.

Steht allerdings eine Verletzung der Streupflicht fest, so spricht der **Anscheinsbeweis** dafür, dass diese Pflichtwidrigkeit für den Unfall auch ursächlich geworden ist.⁷⁰⁾ Es spricht eine widerlegbare Vermutung dafür, dass bei ordnungsgemäßer Pflichterfüllung der Schaden nicht eingetreten wäre, dass sich also in dem Unfall gerade diejenige Gefahr verwirklicht hat, deren Eintritt die Räum- und Streupflicht hätte verhindern sollen. Eine solche Beweiserleichterung kommt dem Geschädigten aber nur zugute, wenn feststeht, dass das Unfallereignis in einem Zeitraum stattgefunden hat, währenddessen die Unfallstelle gestreut gewesen sein musste.⁷¹⁾ Der Geschädigte muss also auch darlegen und beweisen, dass das Unfallereignis zu einem Zeitpunkt stattgefunden hat, an dem die Unfallstelle hätte gestreut sein oder die Wirkung des Streuguts noch hätte anhalten müssen.

MITVERSCHULDEN DES GESCHÄDIGTEN

Von praktischer Bedeutung ist in Fällen der Verletzung der Räum- und Streupflicht ein Mitverschulden des Geschädigten. Kraftfahrer müssen sich bei winterlichem Wetter auf Glätte einstellen und notfalls mit Schrittempo fahren oder einen sichere-

64) Wichmann, a.a.O., 145.

65) BGH, VersR 2004, 213, 215; ausführlich dazu Bittner, VersR 2004, 440.

66) OLG Celle, VersR 2006, 1660.

67) OLG München, Beschluss vom 30.05.2006 – 1 U 2950/06, VersR 2007, 1578.

68) OLG Hamm, Urteil vom 16.12.1988 – 9 U 38/88; OLG Karlsruhe, Urteil vom 10.06.1994 – 14 U 166/93.

69) BGH, Beschluss vom 29.04.2003 – VI ZR 260/02, VersR 2003, 1451 f.

70) BGH, BADK-Information 1992, 21; OLG Köln, VersR 1996, 246; OLG Hamm, VersR 2006, 135.

71) BGH, Beschluss vom 26.02.2009, NJW 2009, 3302.



ren Weg wählen. Ihre Sorgfaltspflicht umfasst auch eine winter-
taugliche Ausrüstung des Fahrzeugs.

Fußgänger können ebenfalls keine vollständige Gefahrlosigkeit erwarten und müssen sich durch vorsichtige Gehweise und geeignetes Schuhwerk auf die Gefahren winterlicher Glätte einstellen. Wenn ein Weg erkennbar weder von Schnee geräumt noch mit abstumpfenden Mitteln gestreut ist, besteht Anlass zu gesteigerter Vorsicht. Kommt es dennoch zu einem Sturz, so spricht dies in der Regel für einen Sorgfaltspflichtverstoß des Fußgängers.

Im Interesse der eigenen Sicherheit sind **Umwege** in Kauf zu nehmen, um auf einem sicheren und gestreuten Weg gehen zu können. Wählt ein Fußgänger jedoch bewusst den kürzeren, aber gefährlicheren Weg, fällt ihm ein erhebliches Mitverschulden zur Last. Unter Umständen entfällt die Haftung der Kommune wegen eines solchen aufzehrenden Mitverschuldens ganz. Dies gilt insbesondere, wenn er auf dem Hinweg Glätte feststellt und auf dem **Rückweg derselben Strecke** zu Fall kommt, da ihm eine alternative Route zuzumuten ist.⁷²⁾ Ebenso trägt ein Fußgänger ein überwiegendes Mitverschulden, wenn er auf einem vereisten Gehweg stürzt und er diesen in Kenntnis der noch nicht abgeschlossenen Räum- und Streuarbeiten gewählt hat, ohne sich gegen einen Sturz zu sichern. Eine eventuelle Räum- und Streupflichtverletzung tritt dahinter vollständig zurück.⁷³⁾

Auch das Tragen von für die Witterungsverhältnisse völlig **ungeeigneten Schuhen** ohne Profil kann ein Mitverschulden des Geschädigten begründen. Das OLG München hatte in einem Berufungsurteil vom 30.01.2003 den vom Landgericht mit 75% veranschlagten Mitverschuldensanteil einer Fußgängerin auf 40% reduziert. Sie hatte vor dem Sturz nicht ständig auf den Boden geschaut und zum Unfallzeitpunkt die Hände in ihren Manteltaschen.⁷⁴⁾

ORGANISATION DES WINTERDIENSTES

Um die Räum- und Streupflichten ordnungsgemäß erfüllen zu können, sind umfangreiche organisatorische Vorkehrungen zu treffen. Eine an haftungsrechtlichen Standards orientierte Organisation des Winterdienstes erfordert das Erstellen und laufende Aktualisieren eines Räum- und Streuplanes, stetige Dokumentation der Winterdiensttätigkeiten in einem Streubuch oder mittels digitaler Datenerfassungssysteme, eine fachbezogene Auswahl, Schulung und Kontrolle des Personals, Vorbereitungen hinsichtlich des Materialbedarfs sowie die Einrichtung eines Warn- und Erkennungsdienstes.

72) OLG Hamm, Urteil vom 05.06.1998 – 9 U 217/97, NZV 1999, 127.

73) LG Oldenburg, VersR 2006, 520.

74) OLG München, VersR 2003, 518.

Die Kommunen haften nicht nur für Pflichtverletzungen bei der Durchführung des Winterdienstes, sondern auch für ein Organisationsverschulden im Vorfeld, wenn nicht durch sachgerechte Planung sichergestellt ist, dass die Räum- und Streupflicht ordnungsgemäß erfüllt werden kann.

Räum- und Streuplan

Der Räum- und Streuplan gehört zu den wichtigsten Bestandteilen der Winterdienstorganisation (s. Muster S. ##). Er regelt detailliert den Einsatz der Fahrzeuge, Geräte sowie Streumittel und weist den Arbeitsgruppen einen Bezirk bzw. eine Route zu. Er soll sicherstellen, dass überall dort geräumt und gestreut wird, wo es nach den oben dargestellten Kriterien notwendig ist. Grundsätzlich sollte so wenig wie möglich und so viel wie nötig gestreut werden.

Der Räum- und Streuplan muss zwingend enthalten:

- alle verkehrswichtigen und gefährlichen innerörtlichen Straßenabschnitte,
- belebte und unentbehrliche Fußgängerüberwege,
- Gehwege, soweit ein Verkehrsbedürfnis für sie besteht und die Streupflicht nicht auf die Anlieger übertragen wurde (dazu ausführlich unten),
- alle sonstigen verkehrswichtigen Bereiche, wie z. B. Radwege, Parkplätze, Fußgängerzonen, Haltestellen,
- alle besonders gefährlichen Stellen außerhalb geschlossener Ortslage.

Ein **einklagbarer Anspruch** eines Anliegers auf Einbeziehen einer bestimmten Straße in den Streuplan und damit auf Winterdienst besteht grundsätzlich nicht. Ein solcher käme allenfalls dann in Betracht, wenn bei unterbliebenem Winterdienst auf der betreffenden Straße eine konkrete Gefahr für Leib und Leben des Anliegers oder seiner Familienangehörigen bestünde.⁷⁵⁾ Dazu bedarf es aber besonderer, gefährlicher Umstände, beispielsweise eines starken Gefälles oder eines kurvigen Straßenverlaufs.

Es empfiehlt sich, das Gemeindegebiet in **Streubezirke** aufzuteilen. Innerhalb eines Streubezirks sollte als Anlage zum Räum- und Streuplan ein Verzeichnis erstellt werden, das die Straßen und Wege entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit in Kategorien (**Dringlichkeitsstufen**) einteilt. Für jeden Streubezirk ist dann für diese verkehrswichtigen Straßen je nach Dringlichkeitsstufe eine Fahrtstrecke festzulegen (s. auch das Muster eines **Einsatzplans** S. 31).

Der Winterdienst ist so zu organisieren, dass die wichtigsten Straßen mit den gefährlichsten Stellen möglichst zuerst und weniger wichtige und weniger gefährliche Straßen nachrangig gestreut werden. Steigungs- und Gefällestrassen, Gehwege und Überwege im Bereich von Schulen und Krankenhäusern sowie Bushaltestellen sollten vorrangig aufgeführt werden.

Grundsätzlich haben die Gemeinden beim Erstellen der Räum- und Streupläne einen **Ermessensspielraum**. Dabei sind aber stets die oben dargestellten Grundsätze zu berücksichtigen. Die Kommune trifft ein Organisationsverschulden, wenn wegen mangelhafter Organisation Nebenstraßen geräumt werden, während Hauptverkehrsstraßen noch unbehandelt sind. Nicht zu beanstanden ist allerdings, dass Streufahrzeuge auf dem kürzesten Weg zu den wichtigen Straßen zunächst Nebenstraßen befahren und diese sogleich streuen. Zu einer sachgerechten Organisation gehört auch eine möglichst kurze **Rüstzeit**. Nach

der Rechtsprechung ist den Kommunen eine angemessene Zeit zwischen Auftreten der Glätte bis zu deren Bekämpfung zuzubilligen. 15 Minuten sind regelmäßig zu kurz⁷⁶⁾, 30 Minuten können aber unter Umständen bereits zu lang sein.⁷⁷⁾

Aus dem Streuplan sollte auch hervorgehen, ob an bestimmten, besonders gefahrenträchtigen Stellen eine **Wiederholung des Streudienstes** nach angemessener Zeit erforderlich ist. Bei besonders katastrophalen Witterungsverhältnissen sollten die Einsatzkräfte den Räum- und Streuplan nicht stur abarbeiten, sondern Schwerpunkte bilden. Eine derartige Flexibilität hat der BGH beispielsweise ausdrücklich für besonders verkehrswichtige und gefährliche Stellen verlangt.⁷⁸⁾

Straßen, die wegen untergeordneter Verkehrsbedeutung oder mangelnder Gefährlichkeit nicht gesichert werden müssen, sollten erst gar nicht in den Streuplan aufgenommen werden – auch wenn die Aufnahme einer Straße in den Streuplan für sich genommen noch keine Streupflicht begründet. Neben dem finanziellen Aspekt durch die Kostenersparnis kann damit auch dem Umweltschutz Rechnung getragen werden.

Der Streuplan sollte ebenfalls die zeitlichen Grenzen des Winterdienstes enthalten und vorgeben, bis zu welchem Zeitpunkt bestimmte Gefahrenstellen behandelt sein müssen. Ferner sollte er regeln, welche Fahrzeuge und Gerätschaften in den einzelnen Streubezirken zum Einsatz kommen. Die Ersatzfahrzeuge für Notfälle müssen bestimmt und die Lagerplätze für Streumaterial genau bezeichnet sein. Hinsichtlich des Personaleinsatzes legt er fest, welche Einsatzkräfte zu welchen Zeiten Dienstbereitschaft haben und wer wen im Krankheits- und Urlaubsfall vertritt.

Der Streuplan ist im Hinblick auf die örtlichen Verkehrsverhältnisse stets zu **aktualisieren**. Umleitungen oder das Einrichten oder Verlegen von Buslinien sind zu berücksichtigen, z. B. durch Einteilen in eine andere Dringlichkeitsstufe.

Streubuch

Die Winterdienstmaßnahmen sind zu dokumentieren, da eine sachgerechte Organisation des Winterdienstes auch die lückenlose Überwachung der Streutätigkeit voraussetzt. Das Streubuch ist dabei ein wichtiges Hilfsmittel, denn nur anhand von Aufzeichnungen kann der Streudienst wirksam kontrolliert und überwacht werden. Die jeweiligen Kontrollen sind daher ebenfalls in das Streubuch einzutragen. Es ist in angemessenen Abständen dem Dienstvorgesetzten zum Gegenzeichnen vorzulegen.

Außerdem dient das Streubuch in gerichtlichen Auseinandersetzungen dem Nachweis, dass der Winterdienst ordnungsgemäß durchgeführt worden ist.

Die einzelnen Streuberichte müssen folgende Informationen enthalten:

- Ort und Umfang der Streutätigkeit,
- Zeitpunkt und Dauer,
- Temperatur, Witterung, Schneesverhältnisse, Straßenzustand,
- Unterschrift des zuständigen Mitarbeiters.

75) VG Stuttgart, Urteil vom 07.10.2008 – 13 K 1233/08.

76) OLG München, VersR 1994, 983.

77) BGH, VersR 1985, 189.

78) BGH, BADK-Information 1993, 141.

Die Nutzung digitaler Datenerfassungssysteme zu Dokumentationszwecken hat unter haftungsrechtlichen Gesichtspunkten den Vorteil, dass die Aufzeichnungen kaum manipulierbar sind und ihnen damit im Haftpflichtprozess ein hoher Beweiswert zukommt. Die von Sensoren erfassten Informationen über Straßenzustand, Witterungsverhältnisse und die jeweilige Tätigkeit (Räumen oder Streuen) werden gespeichert. Mittels satellitengestützter Technik (GPS) kann der Einsatz der Räum- und Streufahrzeuge jederzeit ort- und zeitgenau nachvollzogen werden.

Auswahl-, Schulungs- und Überwachungspflichten

Die personelle Organisation des Winterdienstes erfordert eine sorgfältige Auswahl nach fachlicher Kompetenz und die regelmäßige Schulung der Mitarbeiter. Da das Personal erfahrungsgemäß häufig wechselt, muss vor Beginn des Winters eine Einweisung in das Arbeitsgebiet erfolgen. Die Bediensteten müssen sich mit den örtlichen Verhältnissen in den ihnen zugeteilten Streubezirken, mit der Handhabung der von ihnen zu bedienenden Gerätschaften und mit den zur Verwendung kommenden Streumitteln rechtzeitig vertraut machen.

Ein effizientes Kontrollsystem bedarf einer geschlossenen Aufsichtskette vom Bürgermeister über die Dezernenten und Amtsleiter bis hin zu den ausführenden Einsatzkräften. Alle Anordnungen sollten schriftlich per Dienstanweisung erfolgen. Die ordnungsgemäße Erledigung des Winterdienstes sollte regelmäßig **stichprobenartig** überprüft werden. Die Überwachung muss fortdauernd, planmäßig und vor allem unauffällig und unerwartet sein.

Eine telefonische Kontrolle durch Nachfragen beim Mitarbeiter genügt nicht. Ebenso wenig reicht eine Kontrolle aus dem Fahrzeug heraus. Dadurch lässt sich lediglich feststellen, dass überhaupt Maßnahmen ergriffen worden sind, nicht aber, ob die Glätte tatsächlich hinreichend beseitigt worden ist. Vielmehr muss der Kontrolleur aussteigen und die Stelle vor Ort durch Rutschen mit dem Schuh prüfen.⁷⁹⁾

Vorbereitungen hinsichtlich des Materialbedarfs

Auch im Hinblick auf den Materialbedarf sind bereits im Vorfeld organisatorische Vorbereitungen zu treffen. Erforderlich sind die frühzeitige Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für Fahrzeuge, Gerätschaften und Streumaterial.

Die ungewöhnlich strengen Winter 2009/2010 und 2010/2011 führten zu einer weit verbreiteten **Streumittelknappheit**. Die Lieferanten waren nicht mehr in der Lage, den entsprechend großen Bedarf zu decken. Daraus ergab sich zwangsläufig die Frage nach der haftungsrechtlichen Verantwortlichkeit der Kommunen, wenn sie mangels ausreichenden Materialvorrats eigentlich winterdienstpflichtige Verkehrswege nicht mehr sichern konnten. Mitunter haben die Kommunen das Streusalz mit Sand oder Granulat „gestreckt“, um die Engpässe zu überbrücken.

Eine Haftung der Kommunen wegen Organisationsverschuldens folgt daraus aber nicht ohne weiteres. Der bloße Umstand, dass die Streumittel im Laufe eines außergewöhnlich harten Winters zur Neige gehen, ist ohne Hinzutreten weiterer Umstände haftungsrechtlich unbedeutend. Denn beim Abschätzen des Materialbedarfs dürfen die Kommunen auf Erfahrungen des durchschnittlichen Bedarfs aus den Vorjahren zurückgreifen.⁸⁰⁾ Es

widerspräche dem Gebot der Zumutbarkeit, wenn man von den Kommunen verlangte, ihren Materialvorrat stets am Bedarf eines überdurchschnittlich strengen Winters auszurichten. Haftungsrechtlich relevant wäre allenfalls ein Streumittelvorrat, der selbst den Bedarf eines durchschnittlich harten Winters nicht deckte. Dementsprechend wären Lieferschwierigkeiten der Streumittelhersteller den Kommunen nur für den Fall zuzurechnen, dass sie sich nicht einmal für einen durchschnittlich strengen Winter ausreichend mit Streumitteln bevorratet hatten.

Ihrer Verkehrssicherungspflicht genügen die Pflichtigen in derartigen Extremsituationen dadurch, dass sie notfalls die betreffenden Flächen für den Verkehr sperren. Dies ist den Verkehrsteilnehmern nicht nur zumutbar, sondern sogar in ihrem Interesse, wenn nur auf diese Weise den erheblichen Gefahren für Leib und Leben wirksam begegnet werden kann.

Die Einsatzfähigkeit der benötigten Geräte und Streufahrzeuge muss so frühzeitig geprüft werden, dass erforderliche Reparaturen oder Ersatzbeschaffungen rechtzeitig vor Beginn des Winters erfolgen können.

Grundsätzlich steht es im Ermessen der Kommunen, welches Streumaterial sie zu welchem Zeitpunkt an welcher Stelle einsetzen. Bei der **Wahl des Streumaterials** erlangen umweltpolitische Aspekte eine immer größere Bedeutung. **Streusalz** und andere die Umwelt belastende Materialien sollten daher nur dort eingesetzt werden, wo sie zur Sicherung unbedingt erforderlich sind. Tauende Mittel sind im Interesse der Verkehrssicherheit nicht gänzlich verzichtbar, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen und an besonders gefährlichen Stellen.

Bei der **Verwendung von abstumpfenden Streustoffen** (Granulat, Splitt, Brechsand) ist zu beachten, dass diese Streumittel eine geringere Wirkung haben als tauende Streustoffe. Oft sind daher mehrere Streugänge erforderlich und einzuplanen, um einen verkehrssicheren Zustand herzustellen und zu erhalten. Hat eine Kommune ein Streumittel, welches auch bei tiefen Temperaturen noch Wirkung zeigt, nicht vorrätig, obwohl sie damit rechnen musste, liegt ebenfalls ein Organisationsverschulden vor. Bei Temperaturen von minus 15 Grad hat Natriumchlorid (NaCl) keine tauende Wirkung mehr. Der Streupflicht ist bei derart niedrigen Temperaturen nur dann genügt, wenn Magnesiumchlorid (MgCl₂, Auftauwirkung bis etwa minus 15 Grad Celsius), Kalziumchlorid (CaCl₂, Auftauwirkung bis etwa minus 20 Grad Celsius) oder sonstige ähnlich wirksame Streustoffe verwendet werden.

Warn- und Erkennungsdienst, Rufbereitschaft

Um rechtzeitige Streumaßnahmen einleiten zu können, muss die Kommune möglichst früh von entsprechenden Witterungsverhältnissen erfahren. Dazu sind zunächst die allgemein zugänglichen Wettervorhersagen zu beachten. Um regional besonders genaue Wetterprognosen zu erhalten, kann bei entsprechenden Wetterdiensten eine tägliche Abfrage erfolgen. Sie enthalten detaillierte Vorhersagen zu Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Niederschlag, Bewölkung und Straßenzustand. Darüber hinaus erfolgen bei gefährlichen Wetterlagen zusätzliche Warnmeldungen.

79) OLG Celle, Urteil vom 14.12.1988 – 9 U 47/87.

80) So auch Wichmann, a.a.O., 314 m.w.N.

Liegen konkrete Anhaltspunkte für Glättebildung vor, sind Kontrollen des Straßenzustands erforderlich.⁸¹⁾ Die Bediensteten, die mit Straßenbauarbeiten, Straßenreinigung oder mit der Abfallbeseitigung beschäftigt sind, sollten per Arbeitshinweis verpflichtet werden, eine Glättebildung umgehend an die zuständige Stelle zu melden. Dann sind auch Kontrollfahrten geboten, um die verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen zu überprüfen.⁸²⁾ Temperaturmessungen auf dem Betriebshof reichen nicht aus. Allerdings müssen nicht sämtliche in den Streuplan aufgenommenen Straßen kontrolliert werden. Es genügt, drei verkehrswichtige Straßen, darunter eine mit starkem Gefälle, in den Morgenstunden zu untersuchen.⁸³⁾ Für die Kontrolle sind solche Straßen auszuwählen, die ein typisches Bild vom Straßenzustand der Kommune ergeben. Dass Stellen bei der Kontrolle ausgelassen werden, die nach den Erfahrungswerten nicht zu besonderer Winterglätte neigen, stellt keine Pflichtverletzung dar.⁸⁴⁾

Empfehlenswert ist die **Zusammenarbeit mit der örtlichen Polizei**. Sie sollte auf jeden Fall in das Früherkennungs- und Meldesystem einbezogen und mit einer Ausfertigung des Streuplans ausgestattet werden, um Glätte auf verkehrswichtigen und gefährlichen Straßen innerorts sofort an die zuständige Stelle zu melden. Eine Weisungsbefugnis der Polizei gegenüber den Einsatzkräften des Winterdienstes besteht allerdings nicht. Deren Pflicht zum Tätigwerden richtet sich ausschließlich nach den oben dargestellten Voraussetzungen.

Für den Winterdienst an Sams-, Sonn- und Feiertagen sowie für den Fall einer außergewöhnlichen Glatteisgefahr ist eine **Rufbereitschaft** einzurichten. Die betreffenden Mitarbeiter sind verpflichtet, telefonisch erreichbar und kurzfristig einsatzbereit zu sein. Tagsüber sollten zwischen Benachrichtigung und Arbeitsbeginn nicht mehr als 30 Minuten liegen.

Übertragung der Räum- und Streupflicht auf Anlieger

Die Straßen- und Wegegesetze der Bundesländer ermöglichen den Kommunen, den Grundstücksanliegern sowohl die Reinigungspflicht als auch die Räum- und Streupflicht für Gehwege, zum Teil auch für Gehbahnen auf der Fahrbahn, durch Satzung bzw. Rechtsverordnung aufzuerlegen. Die Voraussetzungen für eine Übertragung von Winterdienstpflichten und deren Umfang sind in den einzelnen Bundesländern allerdings unterschiedlich.⁸⁵⁾ Beispielsweise sind Kommunen in Baden-Württemberg ermächtigt, den Straßenanliegern darüber hinaus auch die Winterdienstpflichten für gemeinsame Rad- und Gehwege, Friedhofs-, Kirch- und Schulwege sowie Wander- und sonstige Fußwege aufzuerlegen.⁸⁶⁾ Der Inhalt der jeweiligen Straßenreinigungssatzung bzw. Rechtsverordnung hat sich daher stets am Inhalt der konkreten Ermächtigungsnorm auszurichten.

Wirksam abwälzen kann man diese Winterdienstpflichten auf die Anlieger nur, wenn die Straßenreinigungssatzung bzw. Rechtsverordnung insoweit umfassend und unmissverständlich ist. Die Anlieger müssen den Umfang der ihnen übertragenen Pflichten daraus eindeutig entnehmen können; anderenfalls bliebe die Kommune sicherungspflichtig. In der Schadenpraxis hat sich schon mehrfach herausgestellt, dass die Straßenreinigungssatzungen diesen Anforderungen nicht in jedem Fall genügen. Beispielsweise haben Gerichte eine Straßenreinigungssatzung für zu unbestimmt gehalten, aus der nicht zweifelsfrei hervorging, dass die Anlieger außer dem Gehweg auch einen entsprechenden Zugang zu einem dort befindlichen Fußgängerüberweg bis zum Fahrbahnrand zu streuen haben. Mangels wirksamer Übertra-

gung auf die Anlieger war eine Haftung der Kommune gegeben, da sie im Vertrauen auf eine wirksame Übertragung der Winterdienstpflichten auf den Anlieger selbst untätig und daher streupflichtig geblieben war.

Es wäre daher wünschenswert, die von den kommunalen Spitzenverbänden erstellten Muster von Straßenreinigungssatzungen bzw. -verordnungen dahingehend zu konkretisieren. Falls erforderlich, muss das Ortsrecht durch Ratsbeschluss entsprechend angepasst werden.

Verpflichtet werden können die Eigentümer oder die zur Nutzung dinglich Berechtigten derjenigen Grundstücke, die an die zu sichernden Wegeflächen angrenzen oder durch sie erschlossen werden. Zum Teil sehen die Ermächtigungsnormen in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder vor, dass beide Voraussetzungen zugleich erfüllt sein müssen. Dann reicht ein bloßes Angrenzen nicht, vielmehr ist für die Übertragung der Räum- und Streupflicht erforderlich, aber auch ausreichend, dass das Grundstück einen Vorteil durch den Gehweg hat, selbst wenn der Eigentümer oder dinglich Berechtigte diesen konkret gar nicht nutzt, etwa weil der Zugang über eine andere Straße erfolgt.⁸⁷⁾

Dinglich berechtigt sind diejenigen Personen, welche ein grundbuchrechtlich gesichertes dingliches Recht zur Nutzung des Grundstücks haben, wie beispielsweise ein Wohnrecht, Nießbrauch oder ein Erbbaurecht.

Ist die Räum- und Streupflicht wirksam auf die Anlieger übertragen worden, haften diese für Schäden aus schuldhafter Verletzung ihrer Pflichten nach deliktsrechtlichen Grundsätzen gemäß §§ 823 ff. BGB. Gleiches gilt für Kommunen in ihrer Eigenschaft als Anlieger. Sie haften in diesen Fällen nicht nach Amtshaftungsgrundsätzen, sondern ebenfalls privatrechtlich.⁸⁸⁾

Die Kommunen haben zu überwachen, dass die Anlieger ihren Pflichten in ausreichendem Maße nachkommen.⁸⁹⁾ Dazu muss die Kommune allerdings kein gesondertes Personal zur Verfügung stellen. Vielmehr reicht es aus, wenn sie die Anlieger im Rahmen der eigenen Winterdiensttätigkeit bei Gelegenheit kontrolliert.

Säumige Anlieger müssen angeschrieben und bei wiederholten Pflichtverstößen durch das Ordnungsamt mit einem Bußgeld belegt werden.⁹⁰⁾ Kommt die Kommune ihrer Überwachungspflicht nicht nach, führt dies im Außenverhältnis gegenüber dem Geschädigten zu einer **gesamtschuldnerischen Haftung** ge-

81) LG Karlsruhe, BWGZ 1996, 526.

82) LG Chemnitz, NVwZ-RR 1998, 710.

83) LG Stuttgart, BWGZ 1993, 603.

84) OLG Karlsruhe, BWGZ 1997, 606; OLG Hamm, VersR 1993, 1285.

85) **Baden-Württemberg:** § 41 Abs. 2 StrG BW; **Bayern:** Art. 51 Abs. 4 BayStrWG; **Berlin:** § 7 Abs. 4 BerlStrG i. V. m. § 1 Abs. 3, § 2 StrRG; **Brandenburg:** § 49 a Abs. 2 und 5 Nr. 2 BbgStrG; **Bremen:** § 39 Abs. 3 BremLStrG; **Hamburg:** §§ 29, 33 HWG; **Hessen:** § 10 Abs. 5 HStrG; **Mecklenburg-Vorpommern:** § 50 Abs. 2 und 4 Nr. 2 StrWG MV; **Niedersachsen:** § 52 Abs. 1 und 4 S. 1 NStrG; **Nordrhein-Westfalen:** § 9 Abs. 3 S. 2 StrWG NW i. V. m. § 4 I 1 StrReinG NW; **Rheinland-Pfalz:** §§ 17 Abs. 2 Nr. 2 und 3, Abs. 3 S. 2 RP StrG; **Saarland:** § 53 Abs. 3 Nr. 2 StrG; **Sachsen:** § 51 Abs. 5 SächsStrG; **Sachsen-Anhalt:** § 50 Abs. 1 Nr. 3 StrG LSA; **Schleswig-Holstein:** § 45 Abs. 2 und 3 Nr. 2 StrWG SH; **Thüringen:** § 49 Abs. 3 und 5 ThürStrG.

86) Vgl. § 41 Abs. 2 Nr. 3 und 4 StrG BW.

87) LG Dresden, BADK-Information 2000, 102.

88) BGH, VersR 1992, 444.

89) OLG Karlsruhe, VersR 2006, 130; BGH, NJW 1992, 2476.

90) BGH, BADK-Information 1986, 156.

meinsam mit dem Anlieger. Im Innenverhältnis kann die Kommune eine vollständige Ausgleichung/Freistellung von dem winterdienstpflichtigen Anlieger gemäß §§ 840 Abs. 1, 426 Abs. 1 BGB verlangen. Der Anlieger kann sich im Innenausgleich nämlich nicht darauf berufen, die Kommune habe ihn unzureichend überwacht.⁹¹⁾

Ein Schadenersatzanspruch scheidet allerdings aus, wenn Anlieger oder deren Familienangehörige vor dem eigenen Grundstück verunfallen, weil sie ihrer Räum- und Streupflicht nicht nachgekommen sind. Die Verletzung der Überwachungspflicht ist in solchen Fällen nicht kausal geworden. Vielmehr trifft den Anlieger ein Alleinverschulden.⁹²⁾

Privatisierung des Winterdienstes

Die Kommunen haben außerdem die Möglichkeit, ihre Winterdienstpflichten vertraglich auf Dritte zu übertragen, sei es auf private Anbieter solcher Dienstleistungen oder auf andere Kommunen oder kommunale Unternehmen. Wirksam ist eine derartige Übertragung aber wiederum nur, wenn sie umfassend und unmissverständlich erfolgt. Nur eine eindeutig formulierte Übernahme der Sicherungspflichten bindet den Vertragspartner und hat zur Folge, dass die originär sicherungspflichtige Kommune im Schadenfall mit Wirkung gegenüber dem Geschädigten aus der Haftung entlassen wird und diesen mit seinen Haftpflichtansprüchen an den übernehmenden Vertragspartner verweisen kann.⁹³⁾

Unklarheiten oder Regelungslücken sind möglichst zu vermeiden, da Zweifel hinsichtlich des Umfangs und der Ausgestaltung der Übertragung immer zu Lasten desjenigen gehen, der sich vertraglich der Verkehrssicherungspflicht entledigen möchte. Hilfestellung bei der Vertragsgestaltung bietet das **Muster zur Privatisierung des Winterdienstes** im Anhang des Beitrages. Dieses erfasst selbstverständlich nicht sämtliche Konstellationen und kann eine individuelle Vertragsgestaltung nicht ersetzen. Bei Bedarf sollte daher eine Abstimmung mit dem zuständigen Kommunalversicherer erfolgen.

Hat die Kommune ihre Winterdienstpflichten wirksam übertragen, haftet sie allenfalls für ein **Auswahl- oder Überwachungsverschulden**, wenn der Vertragspartner den Winterdienst gar nicht oder mangelhaft durchführt und daraus ein Schaden resultiert. Sie haftet nur, wenn sie ein unzuverlässiges oder nicht ausreichend mit Personal oder Sachmitteln ausgestattetes Unternehmen ausgewählt oder nicht regelmäßig überprüft hat, ob das beauftragte Unternehmen seinen Aufgaben ausreichend und rechtzeitig nachkommt.

Intensität und Umfang der Überwachungspflicht werden unterschiedlich und insbesondere abhängig von den Umständen des Einzelfalles beurteilt.⁹⁴⁾ Maßgeblich soll beispielsweise sein, ob der ursprünglich Verkehrssicherungspflichtige überhaupt zu einer wirksamen Kontrolle in der Lage ist oder er sich gerade zur Erfüllung seiner übertragenen Pflichten einer spezialisierten Fachfirma mit überlegenem Kenntnisstand bedient. Auch die Häufigkeit von Haftpflichtschäden in der Vergangenheit und die Wahrscheinlichkeit besonders gravierender Schäden werden mitunter als Kriterien zur Bestimmung der Kontrollintensität und -häufigkeit herangezogen. Jedenfalls sind stichprobenartige Kontrollen selbst dann erforderlich, wenn die Verkehrssicherungspflicht auf eine Fachfirma übertragen wurde.

Zur wirksamen Übertragung der Winterdienstpflicht der Kommune auf einen Vertragspartner reicht es aus, wenn der Vertrag eine Bezugnahme auf die aktuelle Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung und das dieser regelmäßig als Anlage beigefügte Straßenverzeichnis mit Einteilung in verschiedene Dringlichkeitsstufen enthält. Den dann verbleibenden (Rest-) Pflichten zur Kontrolle und Überwachung des Vertragspartners ist Genüge getan, wenn die Außendienstmitarbeiter des Ordnungsamtes im Winter neben ihren sonstigen Dienstaufgaben bei Gelegenheit auch die Pflichterfüllung des Auftragnehmers kontrollieren. Der Einrichtung eines festen Kontrollsystems bedarf es dann nicht.⁹⁵⁾

Die Kommune sollte in jedem Fall darauf achten, dass der Vertragspartner ausreichenden Deckungsschutz für seine aus der vertraglichen Übernahme resultierenden Haftpflichtrisiken nachweist.

Rechtsfolgen von Hinweisschildern „Kein/Eingeschränkter Winterdienst“

Schilder mit einem entsprechenden Hinweis, dass kein oder nur ein eingeschränkter Winterdienst erfolge, befreien die Kommunen nicht von ihren Winterdienstpflichten. Diese richten sich allein nach den oben dargestellten Voraussetzungen. Die Haftung in Fällen schuldhafter Pflichtverstöße kann damit also nicht ausgeschlossen werden. Vielmehr besteht die Räum- und Streupflicht der Kommunen unabhängig von einer Beschilderung in dem oben dargestellten Umfang weiter. Solche Hinweise warnen die Verkehrsteilnehmer lediglich, sich an den betreffenden Stellen besonders vorsichtig zu verhalten. Sie können allenfalls ein Mitverschulden des Geschädigten begründen.⁹⁶⁾

Hingegen bedarf es dort, wo keine Winterdienstpflichten existieren, keiner Warnung und keines Hinweises, wenn die Gefahrenlage ohne weiteres erkennbar ist.⁹⁷⁾

Während Hinweisschilder einerseits bestehende Winterdienstpflichten nicht aufheben, begründen sie andererseits kein geschütztes Vertrauen der Verkehrsteilnehmer darauf, dass dort tatsächlich Winterdienst betrieben werde.⁹⁸⁾

91) BGH, VersR 2004, 202, 204; OLG Karlsruhe, VersR 2006, 130, 131.

92) OLG Köln, VersR 1993, 1286.

93) BGH, VersR 1996, 1151.

94) OLG Brandenburg, Urteil vom 05.08.2008 – 2 U 15/07, VersR 2009, 221.

95) OLG Brandenburg, Urteil vom 12.02.2009 – 2 U 10/07, VersR 2009, 682.

96) OLG Saarbrücken, Urteil vom 20.07.2004.

97) OLG Düsseldorf, VersR 1989, 626; OLG Hamm, Urteil vom 21.12.1999 – 9 U 160/99.

98) OLG Düsseldorf, VersR 1989, 1090.

Muster eines RÄUM- UND STREUPLANS

1. Allgemeines

- 1.1. Die Stadt/Gemeinde ist verpflichtet, die im Winter durch Schneefall und Glätte auftretenden Verkehrsgefährdungen auf Fahrbahnen, Gehwegen und Plätzen im Rahmen ihrer finanziellen und sachlichen Leistungsfähigkeit durch Räumen und Streuen zu beseitigen. Dies gilt allerdings nur insoweit, als die Räum- und Streupflicht hinsichtlich des Fußgängerverkehrs nicht durch Straßenreinigungssatzung/-verordnung

den Straßenanliegern auferlegt ist.

- 1.2. Im Interesse eines effizienten Winterdienstes wird das Stadt-/Gemeindegebiet in Streubezirke unterteilt. Die einzelnen Bezirke sind im Ortsplan in unterschiedlichen Farben dargestellt. Da es technisch nicht möglich ist, bei Schnee oder Glatteis alle Fahrbahnen und Gehwege gleichzeitig zu räumen und zu streuen, werden innerhalb der Streubezirke die Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung in die Dringlichkeitsstufen I, II und III eingeordnet.
- 1.3. Die Durchführung des Winterdienstes auf den einzelnen Verkehrsflächen richtet sich nach dem als Anlage beigefügten Einsatzplan. Grundsätzlich hat die Streupflicht Vorrang vor der Räumpflicht, es sei denn, dass nach den konkreten Witterungs- und Straßenverhältnissen das Räumen offensichtlich die größtmögliche Sicherheit für den Verkehr bietet. Die Räum- und Streupflicht besteht auch sonn- und feiertags.

2. Sicherung der sachlichen Mittel zur Durchführung des Streuplans

- 2.1. Spätestens bis zum 1. Oktober sind die Vorräte an Streustoffen (Splitt, Sand, Salz usw.) bereitzustellen. Es ist sicherzustellen, dass im Winter jederzeit kurzfristig nachgeliefert werden kann.
- 2.2. Die Streustoffe werden an folgenden Stellen gelagert:
a) für den Streubezirk I: _____
b) für den Streubezirk II: _____
- 2.3. _____ ist dafür verantwortlich, dass die für den Winterdienst erforderlichen Streustoffe stets in ausreichender Menge vorhanden sind.
- 2.4. Die für den Winterdiensteinsatz vorgesehenen Fahrzeuge, Maschinen und Gerätschaften befinden sich auf dem Bauhof.
- 2.5. _____ hat dafür zu sorgen, dass die für den Winterdienst eingesetzten Fahrzeuge, Streugeräte und Schneepflüge sich ab dem 1. Oktober in einem einsatzbereiten Zustand befinden (durch Funktionsprüfung, probeweisen An- und Abbau, Überprüfung der Dosiergenauigkeit usw.). Fahrzeugausfälle sind bei der Planung zu berücksichtigen.

3. Sicherung der Arbeitskräfte zur Durchführung des Streuplans

Bis zum 1. Oktober hat _____ die Einsatzkräfte für den Winterdienst namentlich zu bestimmen und in ihre Aufgaben einzuweisen. Personalausfälle sind bei der Planung zu berücksichtigen.

4. Warn- und Erkennungsdienst, Rufbereitschaft

- 4.1. Jeder städtische/gemeindliche Bedienstete ist verpflichtet, eine von ihm festgestellte Glätte unverzüglich zu melden. Die Meldung erfolgt an _____. Die örtliche Polizei ist möglichst in das System einzubeziehen, indem deren Beamte eine den Einsatz des Winterdienstes erfordernde Straßenglatte unverzüglich _____ melden.
- 4.2. In jedem Fall trifft _____ oder eine dritte, hierzu besonders beauftragte Person selbst die Entscheidung, ob ein Räumen oder Streuen notwendig ist. Sie ist möglichst bis spätestens um 05:30 Uhr, jedenfalls so früh zu treffen, dass die Zeiten, die in Nr. 9 dieses Räum- und Streuplans bestimmt sind, für die morgendliche Streuung eingehalten werden können.
- 4.3. Ist der Witterungsverlauf unklar, hat _____ Kontrollfahrten anzuordnen. Bei seinen Entscheidungen hat er Wettervorhersagen, eigene Beobachtungen und Messergebnisse (z.B. von Mess- und Meldegeräten im Bauhof) zu berücksichtigen.
- 4.4. Eine Verpflichtung, vorbeugend zu streuen, besteht nicht (vgl. dazu Nr. 8 d) und e)). Zeichnet sich nach den Witterungsverhältnissen eine Glätte-/Eisbildung bereits als konkret und naheliegend ab, entscheidet _____ über den Einsatz. Eine Verpflichtung zum Streuen besteht nicht, solange durch das Streuen wegen anhaltender starker Schneefälle keine nachhaltige Sicherungswirkung erzielt werden kann. Nach dem Schneefall sind die Winterdienstmaßnahmen schnellstmöglich durchzuführen. Die Entscheidung über diesen Einsatz trifft _____, wobei alle Winterdienstmaßnahmen erforderlichenfalls zu wiederholen sind.
- 4.5. _____ hat unmittelbar nach seiner Entscheidung die dafür vorgesehenen Einsatzkräfte zu alarmieren und Maßnahmen zu veranlassen.
- 4.6. Eine Rufbereitschaft wird für Sams-, Sonn- und Feiertage sowie für den Fall einer außerordentlichen Glatteisgefahr eingerichtet. Die hierfür eingeteilten Bediensteten müssen während der festgelegten Zeit stets erreichbar und einsatzbereit sein. Sie werden durch _____ alarmiert.

5. Durchführung des Winterdienstes

- 5.1. Innerhalb der geschlossenen Ortslage besteht eine Streupflicht auf den Fahrbahnen nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen. Außerhalb der geschlossenen Ortslage besteht eine Streupflicht grundsätzlich nur für besonders gefährliche Fahrbahnstellen. Gefährlich ist eine Straßenstelle, wenn infolge Anlage oder Beschaffenheit der Straße auch für den sorgfältigen Kraftfahrer nicht ohne weiteres erkennbare Gefahren gegeben sind.
- 5.2. Eine Streupflicht besteht insbesondere für die Ortsdurchfahrten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie für unerwartete und steile Gefällstrecken, unübersichtliche Kurven, vor allem solche mit Querneigung nach außen, wichtige Straßenkreuzungen und Plätze, an Straßen entlang von Gewässern, stark befahrene Straßen, Bahnübergänge, Brücken und gepflasterte Straßen. Straßen mit mehr als 5 % Steigung gelten grundsätzlich als gefährlich, ebenso Übergänge zwischen asphaltierten und gepflasterten Stellen. Eine Unterstützung durch die Straßenmeistereien des Landes befreit die Kommunen nicht von ihrer Streupflicht.
- 5.3. Die Streupflicht für Straßen erstreckt sich auch auf die gekennzeichneten Fußgängerüberwege und die belebten und unerlässlichen Straßenübergänge für Fußgänger; für diese Überwege und Übergänge ist es nicht ausreichend, sie nur im Rahmen des Winterdienstes für die Fahrbahnen mitzustreuen. Sie sind gesondert zu streuen (von Hand oder mittels der dafür bestimmten Fahrzeuge; vgl. dazu Nr. 6.2.).
- 5.4. Zur Sicherung des Fußgängerverkehrs sind Gehwege innerhalb geschlossener Ortslage und, soweit solche nicht vorhanden sind, entsprechende Streifen am Rand der Fahrbahn, entsprechende Flächen in Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen sowie gemeinsame Rad- und Gehwege zu räumen und zu streuen. Eine Verpflichtung der Stadt/Gemeinde besteht nur insoweit, als nicht die Räum- und Streupflicht durch

auf die Straßenanlieger abgewälzt ist.

6. Art und Weise des Schneeräumens und des Streuens

- 6.1. Das Räumen sollte die Straßenanlieger möglichst nicht über Gebühr belastigen. Der Schnee soll insbesondere nicht auf den Gehweg geschoben werden, wenn sich dies nach der örtlichen Situation vermeiden lässt.
- 6.2. Das Bestreuen der Straßen mit Streustoffen erfolgt durch entsprechende Fahrzeuge mit Streugeräten. Fußgängerüberwege und andere vom Fußgängerverkehr benutzte Verkehrsflächen werden von Hand oder mittels der dazu bestimmten Fahrzeuge gestreut. Das Bestreuen der Überwege und Übergänge im Rahmen des Straßenwinterdienstes für die Fahrbahnen ist nicht ausreichend. Die Flächen sind in der für den Fußgängerverkehr erforderlichen Breite dicht und zusammenhängend zu streuen.
- 6.3. Die Einsatzkräfte haben bei Dunkelheit oder Dämmerung Warnkleidung zu tragen. Mitgeführte Straßenkarren sind bei Nacht ausreichend zu beleuchten.

7. Einsatz von Streumaterial

- 7.1. Streusalz und andere Streustoffe mit umweltschädlichen Bestandteilen dürfen nur eingesetzt werden, wenn es erforderlich ist wegen:
 - a) der Witterung (oder es sich wegen der Witterung rechtfertigen lässt, z.B. bei Temperaturen um 0 Grad C und _____);
 - b) bei besonderen topographischen Verhältnissen (Steilstrecken mit Verkehrsbedeutung, siehe Einsatzplan Nr. _____);
 - c) auf Brückenbauwerken (z.B. auf den Rampen oder bei bekannter Neigung zu Glatteisbildung);
 - d) in Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen – nur an stark befahrenen Stellen;
 - e) und wenn andere Streumittel keine für die Verkehrssicherheit notwendige Wirkung erwarten lassen.
- 7.2. Streustoffe mit Tauwirkung werden auf Straßen der Dringlichkeitsstufe III nicht verwendet; sie werden erst ab einer Schneehöhe von (z.B. 5) cm geräumt.
- 7.3. Streusalz sollte auf Gehwegen, auf denen die Stadt/Gemeinde streupflichtig ist, nicht eingesetzt werden (Ausnahme: Eisglätte).

8. Hinweise zur Anwendung von auftauenden Streumaterialien

Bei der Anwendung von Tausalzen sind folgende Hinweise zu beachten:

- a) Tausalz sollte nicht über die Fahrbahnränder hinausgestreut werden.
- b) Die einzustellende Streubreite sollte ca. 1 m geringer sein als die zu bestreuende Fahrbahnbreite.
- c) Die Fahrgeschwindigkeit bei einem Streueinsatz sollte 40 km/h nicht überschreiten.
- d) Streueinsätze auf trockenen, feuchten oder nassen Fahrbahnen sind nur auszuführen, wenn:
 - die kurzfristige Wettervorhersage für das betreffende Gebiet Niederschläge (z. B. Regen oder Schnee) oder Ablagerungen (z. B. nässender Nebel) erwarten lässt und die Fahrbahntemperaturen bei 0 Grad C oder darunter liegen;
 - bei feuchten oder nassen Fahrbahnen mit Lufttemperaturen unter dem Gefrierpunkt zu rechnen ist (z. B. durch Aufklaren oder endende Sonneneinstrahlung), oder
 - wenn Schneefall einsetzt.
- e) Auf trockene Fahrbahnen sollte möglichst Feuchtsalz gestreut werden. Dabei genügt in den meisten Fällen die kleinstmögliche Streumenge (ca. 5 bis 10 g/m²).
- f) Auf feuchte Fahrbahnen sollten maximal 10 g/m² – möglichst weniger – gestreut werden.
- g) Auf nasse Fahrbahnen sollten maximal 15 g/m² – möglichst weniger – gestreut werden.
- h) Bei dickeren Schnee- oder Eisschichten und tiefen Lufttemperaturen unterhalb 0 Grad C kann die Verwendung abstumpfender Streustoffe, nötigenfalls gröberer Körnung, erforderlich und zweckmäßig sein. Die Streumengen sollten 70 g/m² nicht unter- und 300 g/m² nicht überschreiten, doch darf auf Steigungen und im Gefälle mehr gestreut werden als auf ebenen Strecken.

Da der Verkehr abstumpfende Streustoffe von der Fahrbahn schleudert, ist das Streuen nach Bedarf zu wiederholen.

9. Zeitpunkt des Räumens und Streuens, wiederholtes Streuen

- 9.1. Der Winterdienst auf den Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage mit der Dringlichkeitsstufe I muss so früh begonnen werden, dass er bis 07:00 Uhr abgeschlossen ist (samstags bis 08:00 Uhr, sonn- und feiertags bis 09:00 Uhr). Die von den Fußgängern benutzten Flächen müssen bis zu Beginn des allgemeinen Verkehrs, spätestens bis _____ Uhr, sonn- und feiertags bis _____ Uhr geräumt und gestreut sein.
- 9.2. Bevor Flächen mit der Dringlichkeitsstufe II oder III geräumt oder gestreut werden, ist zu prüfen, ob nicht bei Flächen der Stufe I ein erneutes Räumen oder Streuen notwendig ist. Dies gilt insbesondere für verkehrswichtige und gefährliche Stellen sowie für wichtige Fußgängerbereiche (z.B. Bushaltestellen).
- 9.3. In den Abendstunden endet der Winterdienst auf Straßen mit dem Aufhören des allgemeinen Tagesverkehrs (zwischen 20.00 und 22.00 Uhr). Für von Fußgängern benutzte Flächen besteht auch nachts eine Streupflicht, wenn dort gerade zu diesen Stunden typischerweise stärkerer Fußgängerverkehr herrscht, wie bei Theatern, Bahnhöfen etc.

10. Führung eines Streubuchs

Für jeden Streubezirk wird von _____ in der Zeit von _____ bis _____ ein Streubuch geführt, das folgende Angaben enthalten muss:

- a) Temperaturen um 6, 12 und 18 Uhr;
- b) Witterung, insbesondere die Niederschläge (Beginn, Ende, Menge der Schneefälle, Nebel, diesig, stark anhaltender Regen, Frost, leichter oder starker Schneefall, Schneeschauer usw.);
- c) Schneeverhältnisse und Straßenzustand (z.B. Altschnee, Neuschnee, Straßenglatte, Glatteis, nur stellenweise Schneeglätte);
- d) Einsatz des Winterdienstes (Datum, Uhrzeit, Räum- und Streustrecke, Art und Menge der Streustoffe in g/m²);
- e) eingesetztes Personal und Einsatz von Streumaschinen;
- f) besondere Vorkommnisse bei der Durchführung des Winterdienstes;
- g) Unterschrift des zuständigen Bediensteten;
- h) Vermerk über Kontrollen.

11. Überwachung

- 11.1. Die Durchführung des gemeindlichen Winterdienstes wird von _____ durch unvermutete Kontrollen überwacht. Das Streubuch ist jeden letzten Arbeitstag im Monat, in dem es nach Nr. 10 zu führen ist, unaufgefordert vorzulegen. Die Kontrollen und die Vorlage werden im Streubuch vermerkt.
- 11.2. Die Erfüllung der auf die Anlieger übertragenen Streupflicht wird von _____ durch stichprobenartige Kontrollen überwacht. Notfalls müssen die säumigen Anlieger angeschrieben oder angesprochen werden, wobei im Ausnahmefall sogar von der Möglichkeit, Geldbußen zu verhängen, Gebrauch gemacht werden muss.

Muster eines EINSATZPLANS zum Räum- und Streuplan

Anlage zum Räum- und Streuplan der

Gemeinde / Stadt _____

Landkreis _____

1. Zur regelmäßigen Durchführung des Schneeräumens und Streuens sind folgende Arbeitskräfte einzusetzen:

- a) _____ für den Bezirk _____
- b) _____ für den Bezirk _____
- c) _____ für den Bezirk _____
- d) _____ für den Bezirk _____
- e) _____ für den Bezirk _____
- f) _____ für den Bezirk _____

Ersatzkräfte sind: _____

2. Rufbereitschaft besteht für folgende Arbeitskräfte:

3. Für den Winterdienst werden folgende Fahrzeuge eingesetzt:

a) eigene Fahrzeuge:

b) Fremdfahrzeuge:

Bei Ausfall eines Fahrzeugs ist unverzüglich ein Fahrzeug anzufordern bei:

4. Nach Alarmierung haben sich die in Nr. 1 genannten Bediensteten einzufinden:

(Ort des Treffpunktes angeben)

5. Die Straßen und Wege werden in folgende Dringlichkeitsstufen eingeteilt:

Dringlichkeitsstufe I:

(verkehrswichtige und gefährliche Stellen, wie Gefälle-
strecken, scharfe Kurven, Straßenverengungen, Kreuzun-
gen, Einmündungen, Hauptverkehrs- und Durchgangs-
straßen; Straßen für öffentlichen Personennahverkehr
und Schulbusse; Zufahrtstraßen zu Krankenhäusern,
Schulen; Straßen zu Gewerbe- und Industriegebieten)

Dringlichkeitsstufe II:

(Verbindungsstraßen, Wohnsammelstraßen)

Dringlichkeitsstufe III:

(Wohnstraßen und übrige Verkehrsflächen)

Straßen der Dringlichkeitsstufe I sind zuerst zu räumen
und zu streuen (auch bei wiederholtem Schneefall).

**6. Das Schneeräumen und Streuen zugunsten der Fuß-
gänger ist in folgender Reihenfolge durchzuführen:**

- a) gekennzeichnete Fußgängerüberwege, Straßenüber-
gänge und Fußgängerüberwege;
- b) Gehwege und entsprechende Flächen am Rande der
Fahrbahn;
- c) entsprechende Flächen von Fußgängerbereichen und
verkehrsberuhigten Bereichen;
- d) kombinierte Rad- und Gehwege;
- e) Verbindungswege.

32

BADK 2011

Sonderheft Organisation

Muster einer VERTRAGES zur Privatisierung des Winterdienstes

Vertrag über die Durchführung des Winterdienstes

zwischen der Stadt/Gemeinde,
vertreten durch den OB/Bürgermeister,
– nachfolgend „Stadt/Gemeinde“ genannt –

und (Person/Firma/Kommunalbetrieb o.ä.),
– nachfolgend „Auftragnehmer“ genannt –

§ 1 Gegenstand des Vertrages

Die Stadt/Gemeinde ist gemäß §
(entsprechende Rechtsgrundlage aus den jeweiligen Straßen- und
Wegegesetzen bzw. Straßenreinigungsgesetzen, s. Fn. 3 des
Beitrages „Räum- und Streudienst“)
verpflichtet, auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen Schnee
zu räumen und bei Glätte zu streuen. Ihre diesbezüglichen
Verkehrssicherungspflichten überträgt sie auf den Auftragneh-
mer nach Maßgabe der §§ 2 bis 4.

§ 2 Örtlicher Umfang des Winterdienstes

Der Auftragnehmer übernimmt es, den Winterdienst wie folgt
durchzuführen.

Er räumt und/oder streut folgende Strecken/Bereiche:

Räum- bzw. Streubezirk Nr. ... der Stadt/Gemeinde gemäß An-
lagen (Lageplan mit Liste der Straßennamen und Bereiche, auf
denen der Auftragnehmer den Winterdienst durchzuführen hat).

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, auf den betreffenden
Straßen, Wegen und Plätzen nach den anerkannten Regeln der
Technik unter Berücksichtigung der landesgesetzlichen Vorga-
ben und der einschlägigen Rechtsprechung den Winterdienst
ordnungsgemäß zu leisten. Er versichert, hinsichtlich der Perso-
nal- und Sachmittelausstattung dazu in der Lage zu sein.

§ 3 Sachlicher Umfang des Winterdienstes

Bei entsprechenden Witterungslagen (Schneefall, Schneeregen,
Frost, Eisregen, Glatteis, Eisglätte, Reifglätte u. ä.) hat der Auf-
tragnehmer unaufgefordert die in § 2 genannten Straßen, Wege
und Plätze zu räumen und/oder zu streuen.

Die Stadt/Gemeinde hat einen Anspruch auf Beseitigung von
Schneemengen, die durch den Einsatz städtischer Fahrzeuge
oder Reinigungskräfte auf die bereits vom Auftragnehmer gerei-
nigten Gehwege gelangen, ohne dass diesem dafür eine geson-
derte Vergütung zustünde.

§ 4 Zeitlicher Umfang des Winterdienstes

Der Auftragnehmer hat den ihm übertragenen Winterdienst von
Montag bis Freitag bis spätestens 07:00 Uhr, samstags bis 08:00
Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen bis 09:00 Uhr abzuschließen.

Bei Bedarf ist der Winterdienst täglich bis 20:00 Uhr (je nach
örtlichen Verhältnissen bis 22.00 Uhr) zu wiederholen.

§ 5 Bereitstellung von Geräten (optional)

Der Auftragnehmer hat Fahrzeuge, Räumgeräte und Streugeräte
betriebsbereit zur Verfügung zu stellen. Die „Sicherheitsregeln
für Winterdienstgeräte“ (Bau und Ausrüstung) des Gemeinde-
unfallversicherungsverbandes (als Anlage beigelegt) sind einzu-
halten.

Die verwendeten Streugeräte müssen eine streckenabhängige,
stufenlose Dosiereinrichtung (von 5 bis 40 g/m²) haben; sie sind
vor jeder Winterperiode neu zu justieren.

Folgende Fahrzeuge und Geräte kommen zum Einsatz:

§ 6 Fahrzeug-/Geräteführer

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, nur solche Personen als
Fahrzeug- oder Geräteführer einzusetzen, die in der Bedienung
hinreichend erfahren sind. Soweit erforderlich, ist eine Ersatz-
kraft mit entsprechender Qualifikation zu stellen, insbesondere
wenn die tatsächlich benötigte Arbeitszeit die zulässige Höchst-
dauer der täglichen Fahr-/Einsatzzeit zu überschreiten droht.

§ 7 Haftung

Der Auftragnehmer haftet für Schäden, die er oder seine Erfül-
lungs-/Verrichtungsgehilfen im Rahmen des ihm übertragenen
Winterdienstes verursachen, im Rahmen der gesetzlichen Vor-
schriften unmittelbar.

Der Auftragnehmer stellt die Stadt/Gemeinde von sämtlichen
Haftpflichtansprüchen frei, die Dritte in diesem Zusammenhang
ihr gegenüber geltend machen. Er hat ihr sämtliche Beträge zu
erstatten, die sie Dritten im Außenverhältnis zu zahlen hat. Dies
gilt auch, wenn der Schaden lediglich auf leichter Fahrlässigkeit
des Auftragnehmers oder seiner Erfüllungs-/Verrichtungsgehil-
fen beruht.

Der Auftragnehmer hat vor Aufnahme seiner Tätigkeiten den
Bestand und auf Verlangen jederzeit den Fortbestand einer
Betriebshaftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme
von mindestens 5.000.000,00 € für Personenschäden und
1.000.000,00 € für Vermögens- und Sachschäden pro Versiche-
rungsfall und -jahr ausdrücklich auch für die vertraglich über-
nommenen Pflichten nachzuweisen.

Im Schadenfall ist die Stadt/Gemeinde unverzüglich
(Betriebshof, Telefon ...)

zu verständigen.