

Ausgabe 2
März/April
2003/ISSN
1615-4924

KommunalTechnik

Zeitschrift für Technik und Controlling

Delitzscher

Servicegesellschaft mbH

**Sicherer Service trotz
steigender Kosten**

KT-Umfrage

Was tun bei leeren Kassen?

Baubetriebshof Ibbenbüren

Automatisch Belege lesen



Fuhrpark

**Die Kommunalschlepper-
flotte aus der Stadt Lüdenscheid**

Friedhofsmanagement

**Erfolgreiche Kooperation
von Ämtern am Beispiel Stuttgart**

Bauhof

Gummersbach

**Kanalreinigung
für die Stadtwerke**



Sicherheit

Schreckgespenst Verkehrssicherungspflicht



Bei geschädigten Bäumen ist es oft notwendig, Kronenbereiche eingehend zu untersuchen. Dafür ist ein Hubsteiger unablässig notwendig.

Bereits in der letzten Ausgabe der KommunalTechnik haben wir das Thema Sicherheit der Bürger im Außenbereich zur Diskussion gestellt. Die subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum kann sozusagen als Kür, die objektive Sicherheit als Pflicht angesehen werden. Grund genug, sich mit dem Begriff der Verkehrssicherheit einmal intensiver auseinander zusetzen und dieses Schreckgespenst zu enttarnen.

Ziel der Verkehrssicherheit ist es lediglich, vermeidbare Unfälle durch sorgfältiges Umgehen mit der Planungsmaterie bei der

Erstellung, der Pflege und der Unterhaltung zu vermeiden. In der Regel genügen hierzu die Einhaltung der gängigen Regeln

sowie eine regelmäßige Kontrolle des Bestandes.

Im Bereich der Grünflächenämter sind es gerade die Spielgeräte auf Spielplätzen sowie die Bäume, deren Umfang der Planung oder Kontrolle durch Mustersatzungen verdeutlicht sind. Hier wird der Anspruch an die Sicherheit im Freien für jeden einsehbar manifestiert. Die einschlägigen Regelwerke wie DIN/EN geben andererseits den zuständigen Planern Sicherheit für ihr Tun und Handeln. Andere Bereiche sind lediglich durch Richtersprüche entschieden. Diese gelten als Stand der Technik und sind ebenso einzuhalten.

Das Gebot der Verkehrssicherungspflicht gibt der Erwartung an die Sicherheit im Außenraum Ausdruck und Anspruch. Es ist aufgrund der weit fortgeschrittenen Auseinandersetzung mit diesem rechtlichen Thema weithin klar, was der Verkehrssicherheit genügt und was nur teilweise oder gar nicht.

Grundsätze für die Entstehung von Verkehrssicherungspflichten

Kommt ein Nutzer auf einer öffentlichen oder privaten Straße bzw. einem öffentlichen oder privaten Weg aufgrund des Zustandes des Weges oder der Anlage zu einem Schaden, so stellt sich die Frage, ob und gegebenenfalls vom wem der

Geschädigte Ersatz des ihm entstehenden Schadens verlangen kann. Als alleinige Anspruchsgrundlage hierfür kommt § 823 Abs. 1 BGB in Betracht. Dieser bestimmt:

„Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines Anderen widerrechtlich verletzt, ist dem Anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.“

Das Wort Verkehrssicherungspflicht wird im Gesetz nicht genannt. Die Entwicklung der Verkehrssicherungspflicht beruht auf Richterrecht. Der Bundesgerichtshof hat in einer Vielzahl von Fällen zum Bestehen oder Nichtbestehen von Verkehrssicherungspflicht Stellung genommen. Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht folgt aus dem Grundsatz, dass jeder, der durch die Öffnung eines Verkehrs auf seinem Grundstück oder auf andere Weise Gefahrenquellen schafft, alle Maßnahmen zu treffen hat, die zum Schutze Dritter notwendig sind. Die bloße Duldung eines Verkehrs ist noch keine Verkehrsöffnung.

Eine Verkehrssicherungspflicht, die jeden Unfall ausschließt, ist nicht erreichbar. Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht richten sich hierbei nach dem Zweck der Einrichtung und dem Verkehr, dem die Anlage dient. Nur im Rah-

Leibold

(190 x 66)

men dieser Zweckbestimmung besteht eine Pflicht zur Verkehrssicherung.

Deutlich wird dies bei einem praktischen Beispiel:

Eine Kommune hat einen Reitweg ausgewiesen. Seiner Natur nach ist dieser Weg unbefestigt. Ein Radfahrer nutzt den Weg, stürzt an einer unebenen Stelle und verletzt sich. Da es sich aber um einen Reitweg handelt, gilt der Anspruch auf Schadensersatz nicht, wenn die Ursache für den Unfall darin liegt, dass für die Nutzung „Reiten“ ein unbefestigter und somit unebener Untergrund erforderlich ist, und dies durch die Ausschilderung kenntlich gemacht ist.

Für Inhalt und Umfang einer Verkehrssicherungspflicht lassen sich auf der Grundlage der vorliegenden Rechtssprechungen nachstehende Grundsätze aufstellen:

- Die Verkehrssicherungspflicht besteht nur im Rahmen des Zumutbaren und richtet sich danach, welche



Gefährliche Schadstellen an Bäumen befinden sich oft unmittelbar am Wurzelfuß. Hier ist genau zu sondieren, welcher Schädigungsgrad gegeben ist.

- Erwartungen ein Verkehrsteilnehmer vernünftigerweise an einen Zustand einer Verkehrseinrichtung unter Berücksichtigung ihres Zweckes stellen darf.
- Der Verkehrssicherungspflichtige darf darauf ver-

trauen, dass ein Dritter verständlicherweise auf erkennbare Gefahren reagiert und sich hierauf einstellt und entsprechende Warnungen beachtet.

- Von einem Warnschild wird vermutet, dass es die Ver-

kehrsteilnehmer zu angemessenem, die Gefahr vermeidenden Verhalten veranlasst hätte.

Ein weiteres Kriterium dafür, wer verkehrssicherungspflichtig ist, und welches Ausmaß die betroffene Verkehrssicherungspflicht hat, ist die tatsächliche und rechtliche Beherrschbarkeit einer Gefahr. Verkehrssicherungspflichten folgen danach nicht nur aus dem Eigentum.

Verkehrssicherungspflichtig ist vielmehr, wer in der konkreten Situation die tatsächliche Sachherrschaft inne hatte und in der Lage ist, die im Bereich seiner Einwirkungsmöglichkeiten bestehenden Gefahren so zu beherrschen, dass niemand zu Schaden kommt.

Für Entstehen und Ausmaß von Verkehrssicherungspflichten kann es auch darauf ankommen, ob eine Gefahr aus Umständen folgt, die für denjenigen, dem die Beherrschung der Gefahr möglich und zumutbar ist, vorteilhaft und nützlich ist. Dies wäre zum

Ahlmann

(92 x 135)

Agria

(92 x 135)

Verkehrsrecht

Beispiel der Fall, wenn ein Eigentümer eines Wirtschaftsweges diesen mit Ziegelschotter befestigt, um eine entsprechende Standfestigkeit zum Befahren zu erhalten, Fußgänger hier aber durch den Belag zu Schaden kommen.

Schließlich wird das Ausmaß der Verkehrssicherungspflichten im Rahmen des Gesichtspunktes der Zumutbarkeit auch davon bestimmt, welche Kosten im Einzelfall zur Beseitigung einer Gefahr erforderlich sind, und wie stark die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Verkehrssicherungspflichtigen ist.

Die wirtschaftliche Lage des Verkehrssicherungspflichtigen kann berücksichtigt werden, wenn es um die Wahl des geeigneten Mittels geht, z.B. Beseitigung der Gefahrenquelle oder nur Warnung. Allerdings rechtfertigt die wirtschaftliche Situation nicht ein völliges Untätigsein.

Besteht also eine Verkehrssicherungspflicht, so kann diese

je nach den Umständen des Einzelfalls eine unterschiedliche Zielsetzung haben:

- Sie kann dahingehen, einen bestimmten Gefahrenherd so offensichtlich zu machen, dass Dritte die Möglichkeit haben, sich eigenverantwortlich auf die Gefahr einzustellen und ihr zu begegnen (Warnpflichten).
- Sie kann aber auch dahingehen, den Gefahrenherd zu beseitigen, zu verändern, zu entschärfen (Gefahrenkontrollpflichten, Überwachungspflichten, Auswahl- und Aufsichtspflichten).

Wie gehen diese Vorgaben in die tägliche Arbeit ein?

Sicherheitsaspekte in der Planung

Es sollte – und das ist es sicher auch in den meisten Kommunen – eine Selbstverständlichkeit sein, dass bei der Erstellung von Planungen alle vorhandenen Normen und relevante Urteile zugrundegelegt werden. Ein Urteil aus dem Jahre 1999 fasst diese Anforderungen zusammen:

„Die Beklagte handelte auch schuldhaft. Maßgebliche Vorschriften, auch DIN-Normen, musste sie kennen. Sollte sie ernstlich Zweifel über deren Auslegung und deren praktische Anwendbarkeit ... (Ausl. d. Verf.) haben, musste sie notfalls sachverständigen Rat einholen.“ (OLG Köln, AZ 7 U 185/99)

Neben diesen festen Grundsätzen gibt es einerseits noch den gesunden Menschenverstand sowie zahlreiches Schrifttum, das Fachleuten den rechten Weg weisen kann.

Die Trennung von Verkehrsströmen, die bereits im vorangegangenen Artikel Erwähnung fand, sei hier nur ein Beispiel. Offensichtlich befindet sich der Planer hier im diffusen Übergang zur subjektiven Sicherheit: Fußwege sind objektiv sicherer, wenn sie mehr als 1,20 m breit sind, und somit die Mindestbreite bei Begegnungsverkehr einhalten, so dass Kinder nebeneinander gehen können und nicht in Gefahr geraten, wenn sie rangeln. Kinderspielplätze sollen innerhalb der Bebauung liegen, um den ungestörten Zugang zu



Besonders tückisch ist die Holzzersetzung durch den Brandkrustenpilz. Das Ausmaß der Schädigung ist mit einem Zuwachsbohrer gut zu ermitteln. Voraussetzung ist allerdings gut geschultes und sachkundiges Personal.

ermöglichen – auch im Sinne von kurzen Wegen. Auch wenn eine Ausweisung rechtlich am Rande der Bebauung zulässig ist, ist sie aus Sicht der Grünplanung nicht hinnehmbar, da hier dem Sicherheitsbedürfnis der Kinder nicht entsprechend Sorge getragen wird, denn die fehlende soziale Kontrolle mindert die Nutzbarkeit.

Diese kurzen Beispiele dienen hier lediglich dazu, den Umfang des Aspekts „Sicherheit“ in der Planung zu umreißen. Letztendlich „genügt“ rein rechtlich gesehen die vollständige Einhaltung der Normen, faktisch gesehen ergibt sich darüber hinaus deutlicher Handlungsbedarf, der sich selbst bei Nichtfortschreibung der Normen durch negative Erfahrungen ständig erweitert.

Sicherheitsaspekte in der Unterhaltung

Den Umfang der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht füllen häufig nicht die Normen selbst, sondern darauf und auf Urteilen basierende Musteranweisungen/Dienstanweisungen formulieren diese detaillierter. Hierbei kommt es also weniger auf den gesunden Menschenverstand als auf die akribische Einhaltung derartiger Normen und ihre Dokumentation an. Mit anderen Worten heißt dies auch, dass eine konstante Fortbildung in dieser Hinsicht allein Mitarbeiter vor dem Rückgriff durch die Staatsanwaltschaft retten

kann. Denn schuldhaftes Verhalten bei der Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht führt nicht nur zu einem Rechtsstreit im Zivilrecht, der zu einer Haftung des Mitarbeiters oder der Stadt (gezahlt durch die persönliche Amtshaftpflichtversicherung oder den kommunalen Schadensausgleich) führt, sondern im Zweifel ebenso zu einer persönlichen Haftung im strafrechtlichen Sinne (z.B. fahrlässige Körperverletzung etc.). Dies muss allen Verantwortlichen klar sein.

Ausblick

Die Frage, die vielleicht bleibt, ist die, wie jeder oder jede von uns nun dem wachsenden Anspruch an die Verkehrssicherung begegnen kann. Grundsätzlich gilt:

- Normen und Gesetze kennen: dazu ist kontinuierliche Fortbildung nötig.
- Menschenverstand walten lassen.
- Austausch mit Kollegen über positive und negative Erfahrungen.

❖ Die AutorInnen:
Dipl.-Ing. Gert Wittmoser,
Lüneburg
Dipl.-Ing. Regine von der
Haar, Langenhagen

Benz

(43 x 135)

