Verkehrssicherungspflicht

Nds. FH für Verwaltung und Rechtspflege
- Fakultät Polizei -
Abt. Hildesheim
2002

1. EINLEITUNG 4

2. GEFAHRSTELLEN 4

2.1 BEGRIFFSERLÄUTERUNG 4
2.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN 5
2.3 VERANTWORTLICHER UND VERPFLICHTUNGSUMFANG 5
2.4 FOLGEN VON PFLICHTVERSTÖßEN 6
2.5 FAZIT 7
2.6 RECHTSPRECHUNG/URTEILE 7
2.7 QUELLENANGABE 16

3. VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT AN BAUSTELLEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHRSRAUM 17

3.1 BEGRIFFSERLÄUTERUNG / DEFINITION 17
3.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN / PFLICHTEN 18
Beginn der Arbeiten 18
Abstände und Aufstellhöhen von Verkehrszeichen 19
Arbeitsstelle und Fußgänger/ Radfahrer 19
Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Absperrgeräte und vorübergehende Markierungen 19
Aufstellen von Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Absperrgeräten 19
Standort der Verkehrszeichen 20
Abgleich mit der vorhandenen Beschilderung 20
Anpassung an den aktuellen Stand 20
Absperrungen 20
Umleitungen 21
Bereithalten der verkehrsrechtlichen Anordnung 21
Mitwirkungspflicht des (Bau-) Unternehmers 21
Beendigung der Arbeiten/Wiederherstellen des ursprünglichen Zustands 21
3.3 VERANTWORTLICHE 21
Der Bauunternehmer 21
Der Bauleiter/Verantwortlicher vor Ort 22
Straßenverkehrsbehörde / Straßenbaubehörde / Polizei 22
3.4 FOLGEN VON PFLICHTVERSTÖßEN 23
Der Bauunternehmer, der Bauleiter/Verantwortlicher vor Ort 23
Die Straßenverkehrsbehörde, das Straßenbauamt und die Polizei 23
3.5 FAZIT 24
3.6 RECHTSPRECHUNGSÜBERSICHT / BEISPIELE 24
3.7 QUELLENANGABEN 25

4. LADUNGSSICHERUNG 26

4.1 BEGRIFFSERLÄUTERUNGEN 26
4.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN 26
4.3 VERANTWORTLICHKEITEN 27
Verantwortlichkeit des Fahrzeugführers 27
Verantwortlichkeit des Verladers 27
Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters 27
Verantwortlichkeit des Absenders und Frachtführers 27
4.4 FOLGE VON PFLICHTVERSTÖßEN 28
Fahrzeugführer: 28
Verlader: 28
Fahrzeughalter: 28
Hinweise für die polizeiliche Kontrolle 29
Havariekommissar 29
4.5 URTEILE 30
4.6 FAZIT 33

5. VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT AN GRUND- UND PRIVATGRUNDSTÜCKEN 34

5.1 BEGRIFFSERLÄUTERUNG / DEFINITION 34
5.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN / PFLICHTEN 36
5.3 VERANTWORTLICHER 36
5.4 RECHTLICHE GRUNDLAGEN/PFLICHTEN 36
5.5 VERANTWORTLICHER 37
5.6 RECHTLICHE GRUNDLAGEN/PFLICHTEN 38
5.7 VERANTWORTLICHER 39
5.8 FOLGEN VON PFLICHTVERSTÖßEN 39
Folgen in zivilrechtlicher Hinsicht 39
Strafrechtliche Folgen 40
Ordnungswidrigkeiten 40
5.9 FAZIT 40
5.10 RECHTSPRECHUNG 40
Streu- und Räumpflicht 40
Bäume 43
Dachlawinen 44
Gebäude 45

6. SONSTIGE VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN: 48

6.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN: 48
6.2 VERANTWORTLICHE: 48
6.3 FOLGEN VON PLICHTVERSTÖßEN: 49
6.4 RECHTSPRECHUNG: 49
Sachverhalt I 49
Sachverhalt II 50
Sachverhalt III 50
6.5 FAZIT: 51

7. SICHERUNGSPFLICHT DES PERSONALS VON KAUFHÄUSERN HINSICHTLICH DES BODENBELAGS 52

7.1 BERGRIFFSERLÄUTERUNG SICHERUNGSPFLICHT BESTEHT GENERELL FÜR JEDE ART VON KAUFHÄUSERN UND GESCHÄFTEN. IM BESONDEREN MAßE JEDOCH FÜR INHABER VON SELBSTBEDIENUNGSLÄDEN, DA ES HIER ERFAHRUNGSGEMÄß BESONDERS HÄUFIG ZU VERSCHMUTZUNGEN DES FUßBODENS IM BEREICH DES PUBLIKUMVERKEHRS KOMMT. 52
7.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN/ PFLICHTEN 52
7.3 VERANTWORTLICHE 52
7.4 FOLGEN VON PFLICHTVERSTÖßEN 53
7.5 FAZIT 53
7.6 RECHTSPRECHUNG 53
7.7 QUELLENANGABEN 53

8. SPIEL- UND SPORTANLAGEN UND ANLAGEN FÜR MASSENVERANSTALTUNGEN 54

8.1 BERGRIFFSERLÄUTERUNG/ DEFINITION 54
8.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN/ PFLICHTEN 54
8.3 VERANTWORTLICHE 55
8.4 FOLGEN DER PFLICHTVERSTÖßE 55
8.5 FAZIT 56
8.6 RECHTSPRECHUNG 56
8.7 QUELLENANGABE 57

9. VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT BEI VERANSTALTUNGEN 57

9.1 BEGRIFFSERLÄUTERUNG / DEFINITION: 57
9.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN / PFLICHTEN 57
9.3 VERANTWORTLICHER 59
9.4 FOLGEN VON PFLICHTVERSTÖßEN 59
9.5 FAZIT 59
9.6 RECHTSPRECHUNG 59

MITWIRKENDE 62

1. Einleitung

Unter Verkehrssicherungspflicht wird die "Pflicht zur Sicherung von Gefahrenquellen verstanden, deren Unterlassen zu Schadensersatzansprüchen führen kann" (http://www.e-bgb.de/haftungsrecht/Verkehrssicherungspflicht/Verkehrssicherungs-pflicht.html)

Die Verkehrssicherungspflicht ergibt sich aus dem Gedanken, daß im Verkehr Rücksicht darauf zu nehmen ist, daß andere nicht gefährdet werden, d.h., daß jeder, der Gefahrenquellen schafft oder unterhält, die nach der Lage erforderlichen Vorkehrungen zum Schutz anderer Personen zu treffen hat.

Gesetzlich ist die Verkehrssicherungspflicht nicht geregelt, vielmehr ist sie eine besondere Ausprägung **z.B.** des § 823 ff BGB (Schadensersatzpflicht).

Juristisch gesehen stellt sie eine Erweiterung des Deliktrechts dar. Ausgehend von der Unterschreitung der Sorgfalts- und Sicherheitsstandards befaßt sie sich mit der Beeinträchtigung fremder Rechtsgüter (z.B. körperliche Unversehrtheit, Unversehrtheit von Sachen).

Die Haftung trifft grundsätzlich denjenigen, der die rechtliche oder die tatsächliche Herrschaft über die Sache hat.
Eine Übertragung der Sicherungspflicht auf Dritte ist möglich, sofern dies vorher unmißverständlich abgesprochen wurde. Eine Kontroll- und Überwachungspflicht bleibt jedoch für den Erstgaranten bestehen.

Als haftungsgründend ist eine Gefahr dann anzusehen, wenn die Verletzung der Sicherungspflicht die Ursache für die Schädigung darstellt, sowie der eingetretene Schaden einer Person als Verursacher zuzurechnen ist. Hierbei ist zu prüfen ob es dem Verursacher zumutbar gewesen wäre diese Gefahr zu beseitigen, bzw. ihren Eintritt zu verhindern.

Zunächst sind Personen bzw. Gegenstände vor den entsprechenden Gefahren zu schützen. Besteht diese Möglichkeit nicht oder nur im unzureichendem Maße, so sind die Verkehrsteilnehmer durch geeigneten Schilder zu warnen.
(NZV 1997, Heft 5, S.201 ff)

In den folgenden Ausarbeitungen wird das Thema Verkehrssicherungspflicht umfangreich behandelt.

Hierbei wurde zwischen einzelnen Trägern der Verkehrssicherungspflicht und den verschiedenen Sach- und Gefahrenbereichen differenziert.

2. Gefahrstellen

2.1 Begriffserläuterung

Der Begriff „ Gefahrstelle „ wird in der Literatur als solches nicht definiert, jedoch gibt es synonyme Begriffe oder verwandte Begriffe, die als Definition heranzuführen sind. Eine Gefährdung liegt demnach vor, wenn ein Schaden für Leib oder Leben einer Person oder für eine Sache von bedeutendem Wert nur noch vom Zufall abhängt.

Gefahrenstellen können auch kritische Vorfälle sein, in denen die mittelbare oder unmittelbare Gefahr eines Unfalles besteht.

Eine Gefährdung eines anderen muss in jeglichen Verkehrslagen ausgeschlossen werden; das verlangt die StVO.

2.2 Rechtliche Grundlagen

Die Verkehrssicherungspflicht der Kommunen basiert auf dem Gedanken, dass jeder, der Gefahrquellen schafft, verpflichtet ist, Vorkehrungen zu treffen, um daraus resultierende mögliche Schäden von Dritten abzuwenden.

Rechtsgrundlage hierfür ist der § 823 BGB, in dem es heißt:

„ 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 Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. „

Nun ist eine Verkehrssicherung, die eine gänzliche Garantie vor Unfällen gibt, nicht realisierbar.

Zwangsläufig kann nicht jede noch so entfernte Möglichkeit für einen Schadenseintritt bedacht werden.

Daher ist es Aufgabe der Kommunen Vorsorge für die Fälle zu treffen, wo Dritte trotz bestimmungsgemäßer Benutzung Gefahren ausgesetzt sind.

Die Pflicht zur Verkehrssicherung ist im wesentlichen durch drei Punkte gekennzeichnet.

1. Das Ausmaß der Gefahr, d.h. die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts
2. Die Möglichkeit zur Gefahrenabwehr
3. Die Zuständigkeit zur Gefahrenabwehr

Wie bereits erwähnt ist die Pflicht zur Verkehrssicherung abhängig von der Wahrscheinlichkeit eines Schadeneintritts. Daraus resultiert, dass nicht jede denkbare Gefährdung eine Pflicht zur Verkehrssicherung nach sich zieht, sondern vielmehr erst eine solche, die für den Sachkundigen eine Verletzung eines der genannten Schutzgüter möglich macht.

Auf der anderen Seite müssen deutlich erkennbare Gefahren im Verkehr von der Verkehrssicherung ausscheiden, wenn nach objektiver Beurteilung anzunehmen ist, dass Dritte die Gefahren ohne weiteres erkennen und ihnen ausweichen können.

2.3 Verantwortlicher und Verpflichtungsumfang

In erster Linie ist derjenige zur Gefahrenabwehr verpflichtet, der die Gefahr durch aktives Handeln geschaffen hat. Daneben ist jeder zur Sicherung verpflichtet, der örtlich zuständig ist.

Nach den Landesstraßengesetzen ist die jeweils zuständige Straßenbauverwaltung für die allgemeine verkehrssichere Beschaffenheit auf den öffentlichen Straßen verantwortlich.

In Niedersachsen kommt das Niedersächsische Straßengesetz (NStrG) zur Anwendung.
Im § 9 NStrG heißt es, das die Straßenbaulast alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängende Aufgaben umfasst.

Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigem Verkehrsbedürfnis genügen.

Soweit sie hierzu außer Stande sind, haben die Straßenbaubehörden auf den nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen.

Ihrem Inhalt nach deckt sich die allgemeine Verkehrssicherungspflicht mit den öffentlich rechtlichen Unterhaltungspflichten.

Das bedeutet, dass sowohl Straßenbaubehörden als auch die Straßenverkehrsbehörden (§44 Abs. 1 StVO) im Rahmen ihrer Amtspflichten für einen sicheren Zustand der Straßen zu sorgen haben.

Daneben besteht die polizeiliche Aufgabe der Gefahrenabwehr.

Bei Gefahr im Verzuge hat schließlich die Polizei zur Aufrechterhaltung der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs an Stelle der an sich zuständigen Behörde tätig zu werden (§44 Abs. 2 StVO).

Bei einer Gefahrenstelle auf einer öffentlichen Straße, die durch bauliche Mängel entstanden ist, kommt somit zunächst eine Pflicht der Straßenbaubehörde in Betracht.

So kann man an eine Pflicht denken, die von vornherein bei bekannt werden eines baulichen Mangelzustandes diesen Erkenntnisstand zu nutzen und ohne Zeitverzögerung den Mangel abzustellen.

Bei mehreren zeitgleich bekannt gewordenen Straßenmängeln sollte natürlich zuerst der mit dem größten Gefahrenpotential behoben werden.

Der Träger der Straßenbaulast muss somit bei mangelndem Straßenzustand, sobald es ihm möglich ist, den verkehrssicheren Zustand wiederherstellen.
Andere aufgaben entfallen dadurch natürlich nicht.

Daneben ist jeder sicherungspflichtig, der für den räumlichen Bereich aus der die Gefahr kommt, Bestimmungsgewalt über den Zugang hat.

2.4 Folgen von Pflichtverstößen

Kommt der Verantwortliche seinen Pflichten zur Gefahrenabwehr, die von der Gefahrenstelle ausgeht nicht nach, und erleidet dadurch eine anderer dadurch einen Schaden, muss er , bzw. die zuständige Behörde dem Geschädigten Schadenersatz leisten.
Je nach schwere des Schadens und der Pflichtverletzung kann er darüber hinaus auch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden.

Einschlägige Straftatbestände sind z.B. die fahrlässige Körperverletzung oder die fahrlässige Tötung.
Bei jedem Schadenfall wird genau geprüft, wer seinen Pflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und wer nicht.
In aller Regel wird dieser Schuldige durch das zuständige Gericht bestimmt.
Der Schädiger oder Schuldige muss dem Geschädigten nach erfolgten Gerichtsurteil den entstandenen Schaden ersetzen, er haftet hierbei als Gesamtschuldner. Bei mehreren Schuldigen kann sich der Geschädigte einen Gesamtschuldner herauswählen, der für den Schaden aufkommen muss. Dieser Gesamtschuldner muss dann wiederum versuchen, von den Mitschädigern die entsprechenden Mithaftungsanteile ersetzt zu bekommen.
Auch die strafrechtliche Verantwortung ist nicht auf einen Täter beschränkt.

Bei Privatpersonen ergibt sich die Schadensersatzpflicht aus dem bereits erwähnten § 823 Abs.1 und 2 BGB.

Bei Angehörigen einer Behörde wiederum ergibt sich die Schadensersatzpflicht aus dem § 839 Abs. 1 und 2 BGB..

Im Falle eines Schadenseintritts hat der Verletzte grundsätzlich die haftungsbegründenden und haftungsausfüllenden Umstände darzulegen und zu beweisen. Er muss also den Eingriff in sein Schutzgut und die Ursächlichkeit des schädigenden Verhaltens für diesen Eingriff nachweisen.
Das heißt, dass nicht der Zuwiderhandelnde den Beweis dafür zu erbringen hat, dass zwischen dem eingetretenen Schadensereignis und seinem Verstoß ein Zusammenhang besteht, sondern der Geschädigte. Die Gerichte bedienen sich zur Sachverhaltsaufklärung dem allgemeinen Erfahrungssatz, der aus der allgemeinen Lebenserfahrung resultiert.

Kann der Verletzte beweisen , dass der Verkehrssicherungspflichtige schuldhaft gehandelt hat, steht seiner Schadenersatzforderung nichts mehr im Wege.

Beispielhafte Fälle sind im Abschnitt Rechtsprechung aufgeführt.

2.5 Fazit

Die Verkehrssicherungspflichten im privaten Bereich der Bürger, sowie von staatlichen Institutionen sind ein Quell ewiger Sorgen und Probleme.
In der heutigen Zeit werden durch immer mehr Motorisierung der Allgemeinheit und durch daraus resultierendem erhöhtem Verkehrsaufkommen ständig neue Gefahrstellen und damit neue Gefahren für andere heraufbeschworen.

Gleichermaßen steigt dadurch auch die Zahl der Verkehrssicherungspflichten. Durch eine Auswahl von vorliegenden Urteilen wurde hier versucht einen Anhalt zur besseren Übersicht bei Verletzungen der Verkehrssicherungspflicht, insbesondere im öffentlichen Straßenverkehr vorzulegen.

Es wurde versucht Fälle auszuwählen, die in der Praxis oftmals vorkommen und durch herbeigerufene Polizeibeamte geregelt werden müssen.

2.6 Rechtsprechung/Urteile

Mangelhafter Straßenzustand:

Beschädigung eines Autos durch Schlaglöcher:

Für Schäden am Auto, die durch große Schlaglöcher entstanden sind, haften Bund, Länder und Gemeinden in vollem Umfang, wenn sie ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht nachgekommen .
Für wenig befahrene Nebenstraßen genügt es dabei, dass die Gemeinde monatliche Routinekontrollen durchführt.
(LG Dresden, 1997-02-17, Az. 8 O 614/96)
Quelle: http:// www.wdr.de

Fallbeispiel:

1533 EURO kostete einen Autofahrer die Reparatur eines Achsschadens.
Er geriet mit seinem Auto auf einer vielbefahrenen Straße in ein tiefes Schlagloch.
Der Fahrer verklagte die zuständige Behörde auf Schadenersatz, da die gefährliche Stelle weder durch Hinweisschilder noch durch Absperrungen gesichert war.
Das OLG Dresden entschied, dass die Gemeinde ¾ des Schadens ersetzen muss.

„Als Kraftfahrer habe man seine Fahrweise zwar grundsätzlich den Straßenverhältnissen anzupassen. Allerdings seien die Behörden verpflichtet, den Verkehr möglichst gefahrlos zu gestalten und Verkehrsteilnehmer vor unvermuteten Gefahrenquellen zu schützen oder zumindest zu warnen. Voller Schadenersatz stünde dem Autofahrer aber nur zu, wenn er nachgewiesen hätte, dass auch ein besonders umsichtiger Fahrer dem Schlagloch nicht ohne Beschädigungen hätte ausweichen können.“
(OLG Dresden, Az. 6 U 538/98)
Quelle: http://home.t-online.de

Fallbeispiel:

Auf einer Nebenstraße mit geringem Verkehrsaufkommen blieb eine Frau in einem Schlagloch hängen und verklagte die Gemeinde wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht auf Erstattung des entstandenen Schadens von 500 EURO.
Nach einer Entscheidung des LG Coburg müssen Verkehrsteilnehmer für durch Schlaglöcher oder Ausspülungen auf Nebenstraßen entstandene Schäden am Fahrzeug selbst aufkommen.
Es gebe keinen Anspruch auf einen gefahrenfreien Zustand der Straße. Die Gemeinde hafte daher nicht. Im Hinblick auf den schlechten Allgemeinzustand der Nebenstraße habe das Schlagloch nicht überraschen können, erkläre das Gericht seine Entscheidung.
Auf Nebenstrecken mit geringen Verkehrsaufkommen müsse man zwar weniger auf andere Fahrzeuge, dafür aber mehr auf die Straße selbst achten.
(LG Coburg, Az. 12 O 414/01)
Quelle://www.fahrtipps.de

Extrem tiefer gelegter Pkw

Fallbeispiel:

Ein Fahrzeughalter, der seinen Pkw derart tiefer gelegt hat, dass der Wagen nur noch eine Bodenfreiheit von knapp 9cm aufweist, haftet alleine für einen durch eine Straßenmulde und eine überstehenden Kanaldeckel an der Ölwanne seines Wagens entstehenden Schaden. Die Straßenbaubehörde ist in einem solchen Fall selbst dann nicht ersatzpflichtig, wenn sich die vom Geschädigten befahrene Straße in einem allgemein schlechten Ausbauzustand befindet und die Unfallstelle eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle darstellt.

Dem Fahrer eines extrem tiefer gelegten Fahrzeuges muss klar sein, dass er derartige Straßen insbesondere bei Nacht und schlechter Beleuchtung nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahrlos befahren kann.
(OLG Hamm, Az. 9U 16/99 vom 06.08.1999)
Quelle: http://www.rechtplus.de

Hindernisse auf der Fahrbahn / verschmutzte Fahrbahn :

Wird ein Auto durch eine herunterfallenden Ast beschädigt, hat der Fahrzeughalter einen Anspruch auf Schadenersatz gegen das Land, wenn der Mangel an dem Baum der verantwortlichen Behörde bekannt war und es versäumt wurde, diesen unverzüglich zu beseitigen.

Fallbeispiel:

Einen Schaden von 1643,- DM verursachte ein unbelaubter Ast einer etwa 80 Jahre alten Esche, der abgebrochen und auf das Fahrzeug des Klägers stürzte.
Nach Feststellung des Gerichtes war der verantwortlichen Behörde zuvor bekannt, dass der Baum so genanntes Todholz enthielt. Die Beseitigung war aber unterblieben.
Das OLG Dresden entschied:
„Sog. Todholz müsse umgehend von den Bäumen entfernt werden, um Verkehrsteilnehmer vor einer Gefahr durch herabstürzende Äste zu schützen. Eine Verletzung dieser Verkehrssicherungspflicht löse regelmäßig Haftansprüche geschädigter Personen aus“
(OLG Dresden. 2001-02-28, Az. 6 U 3035/00)
Quelle: http://www.wdr.de

Äste von Bäumen, die ungewöhnlich weit in die Fahrbahn ragen müssen durch die Straßenverkehrsbehörde entfernt werden bzw. Autofahrer müssen vor diesen Hindernissen gewarnt werden.
Die Behörde muss für Schäden an Fahrzeugen haften, wenn sie dieser Sicherungspflicht nicht nachkommt. Wenn der Autofahrer allerdings bei angemessener Aufmerksamkeit das Hindernis hätte erkennen können, hat er einen Teil des Schadens selbst zu tragen.
(OLG Nürnberg, 1996-01-24, Az. 4 U 3861/95)
Quelle: http://www.wdr.de

Fallbeispiel:

Die Stadt kann nicht ohne weiteres haftbar gemacht werden, wenn Steine auf der Fahrbahn Schäden an einem PKW verursachen.
Eine Frau traf mit ihrem PKW auf etwa „Kohlkopf große“ Steine, welche auf der Fahrbahn lagen. Nach Meinung der Frau hätte die zuständige Straßenverkehrsbehörde gegen einen solchen Vorfall Vorkehrungen treffen müssen und klagte daraufhin auf Ersatz des entstandenen Schadens an ihrem PKW.
Laut OLG Koblenz kam es von Seiten der Stadt zu keiner Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Der zuständigen Behörde waren zuvor ähnliche Vorfälle nicht bekannt gewesen, somit habe sie auch keine Veranlassung gehabt, Vorkehrungen für einen solchen Fall zu treffen.
Die Behörden könnten unmöglich die Verkehrsteilnehmer vor allen aus der Natur stammenden Gefahren schützen, so das Gericht.
(OLG Koblenz, 1999-09-06, Az. 12 U 936/98)
Quelle: http://www.wdr.de

Fallbeispiel:

Sicherungspflicht der Polizei nach Abstreuen einer Ölspur.

Eine Diesel-Ölspur wurde mit Granulat durch die Feuerwehr abgestreut. Kurz darauf kann ein Krad-Fahrer auf dieser Stelle zum Fall. Der Fahrer machte die nicht ordnungsgemäße Überwachung und Sicherung dieser Ölspur durch die Polizei dafür verantwortlich und klagte auf Schadenersatz.
Das OLG Hamm gab dem Kläger teilweise Recht.
Grundsätzlich ist der Straßenbaulastträger für die Sicherung bei Straßenverschmutzungen, z.B. durch Beschilderung, zuständig, in diesem Fall sei aber die Polizei im Rahmen ihrer Eilzuständigkeit für die Absicherung der Ölspur zuständig gewesen.
Auch wenn die Polizei organisatorisch nicht in der Lage war, selbst diese Beschilderung vorzunehmen, entsprach es ihrer Pflicht dafür zu sorgen.
(OLG Hamm, 10.11.1992, Az. 9 U 17/92)
Quelle: NZV 1993, Heft 5, S.192

Fallbeispiel:

Fahrbahnverschmutzung durch Feldarbeiten.

Ein Linienbus kam auf einer unübersichtlichen Rechtskurve ins Schleudern und stieß gegen eine Leitplanke. An dieser Stelle war die Kurve stark mit Ackerlehm verschmutzt. Kurz vor Beginn der Kurve wurde durch den zuständigen Landwirt das Verkehrszeichen 114 (Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz) aufgestellt.
Am Bus entstand ein Sachschaden von 44999,80 DM.

Gem. § 32 I StVO war der Beklagte verpflichtet, den Ackerlehm zu entfernen bzw. bis dahin ausreichend zu kennzeichnen.
Das Verkehrsschild 114 reichte in diesem Fall nicht aus, zusätzlich wäre hier das Zusatzschild „ verschmutzte Fahrbahn“ und ein Warnblinklicht für die Nachtzeit notwendig.
Dem Fahrer des Busses wurde allerdings eine Teilschuld gegeben, da er angesichts der Straßenverhältnisse zu schnell gefahren sei und die verschmutzte Fahrbahn zu erkennen war. Somit hätte der Fahrer stärker als geschehen abbremsen müssen.
OLG Schleswig, 17.04.1991, Az. 9 U 99/89)
Quelle: NZV 1992, Heft 1, S.31

Radfahrer, Fußgänger, Inlineskater:

Auch Radfahrer, Fußgänger und Inlineskater dürfen nicht generell darauf vertrauen, dass ihre Fahrbahn jederzeit gefahrlos zu benutzen ist.

Die Kommunen haben nur die Pflicht vor Gefahren zu warnen oder sie zu beseitigen, vor denen sich Verkehrsteilnehmer nicht selbst bei gebotener Sorgfalt schützen könnten bzw. sich nicht selbst hinreichend darauf einstellen könnten.
Somit haben Kläger kein Recht auf Schadenersatz, wenn der Schaden eine Folge von überhöhter Geschwindigkeit oder Unachtsamkeit ist, wie z.B. ein Fahrradfahrer, der in einem unbeleuchteten Tunnel über ein Schlagloch stürzte, er dieses Loch aber nach Argumentation des Gerichtes hätte erkennen müssen.
(LG Meiningen, 28.06.2000, Az. 3 O 266/00)
Quelle: http://www.fahrschule.de

Selbiges gilt auch für Fußgänger.

Zur Winterzeit, um 21 Uhr, stürzte ein Frau auf dem Gehweg über eine Bodenunebenheit , die durch einen frostbedingten Aufbruch der Teerdecke entstand.
Laut OLG Koblenz können die Gemeinden darauf vertrauen, dass sich Passanten auf erkennbare Gefahren einstellen.

In diesem Fall hätte die Frau nicht „blind“ auf eine ebene Gehwegoberfläche vertrauen dürfen, da sie einerseits diesen Gehweg selten benutzte, und somit nicht genau kenne würde, und andererseits die Sicht durch die Jahreszeit bedingte Dunkelheit ohnehin schon beeinträchtigt war.
(OLG Koblenz, 13.05.1998, Az. ! U 105/97)
Quelle: http://www.rechtplus.de

Ähnliches gilt für rutschiges Laub auf Gehwegen.
Auch hier hat die Verkehrssicherungspflicht ihre Grenzen. Den Gemeinden kann man nicht zutrauen, jeden unverhältnismäßig hohen Aufwand zu betreiben, um jede noch so kleine Gefahrenquelle auszuschalten.
Gehwege im Bereich von Laubbäumen sind nun mal vom Laubbefall betroffen und hegen somit stets eine gewisse Rutschgefahr.
Fußgänger müssen sich auf solche Gefahren einstellen.
(OLG Nürnberg, 24.02.1993, Az. 4 U 3149/92)
Quelle: http://www.justiz.bayern.de

Risiken, die für Inlineskater auf öffentlichen Gehwegen bestehen, trägt der Skater selbst.
Die Gemeinde ist nur verpflichtet, die bei Geh- und Radwegen für Fußgänger und Radfahrer bestehenden Gefahren hinzuweisen.
In diesem Fall stürzte ein Inlineskater über eine Bodenerhebung die für Radfahrer und Fußgänger vollkommen ungefährlich ist.
Somit nicht zu Schadenersatz verpflichtet.
Dieses Urteil des OLG Koblenz ist dahingehend brisant, da der BGH entschieden hat, dass Inlineskater ausschließlich Gehwege zu benutzen haben.
(OLG Koblenz, 10.01.2001, Az. 1 U 881/99)
Quelle: http://www.rechtplus.de

Gefahrenstellen durch Witterungseinflüsse:

Eis und Schnee:

Rechtlicher Ausgangspunkt der Räum- und Streupflicht ist die Verkehrssicherungspflicht. Sie trifft nach unserem zivilrecht jeden, der eine Gefahrenquelle schafft, oder für sie verantwortlich ist.

1. Verkehrssicherungspflichtig für Gehwege ist zunächst einmal der Eigentümer des Gehweges selbst. Bei öffentlichen Gehwegen trifft es aber häufig die Eigentümer der Anliegergrundstücke; denn viele, wenn nicht die meisten Gemeinden haben von der gesetzlichen Möglichkeit gebrauch gemacht, ihre eigene Verkehrssicherungspflicht auf die Anlieger abzuwälzen.

2.
Der Eigentümer kann sich zur Erfüllung seiner Pflichten eines Anderen bedienen, beispielsweise seines Mieters, Hausverwalters oder eines Reinigungsunternehmens. Er muss dies tun, wenn er selbst zum Winterdienst nicht in der Lage ist, etwa weil er auswärts wohnt.
Selbst dann ist er aber nicht völlig aus der Pflicht entlassen.
Vielmehr obliegt es ihm, die Hilfsperson sorgfältig auszuwählen und sie in geeigneter Weise zu überwachen, z.B. durch gelegentliche Stichproben.
Ist er einem gemeindlichen Winterdienst angeschlossen (was manche Gemeindesatzungen ausdrücklich vorschreiben), so kann er sich in der Regel darauf verlassen, dass dieser die Verkehrssicherungspflichten ordnungsgemäß erfüllt.
Das schließt nicht aus, dass er bei Gefahr im Verzug auch einmal selbst tätig werden muss, wenn er sieht, dass die Gemeinde der übernommen Streupflicht nicht nachkommt.

Die Räum- und Streupflicht beginnt morgens um 07.00 Uhr und endet abends um 20.00 Uhr.
Bei Dauerschneefall oder Eisregen kann man warten bis es aufgehört hat.
In anderen Fällen muss man ständig dafür sorgen, dass die Wege ohne Gefahr passierbar sind, dass heißt, wenn nötig auch mehrmals am Tag Schneeschippen und Abstumpfen.
Wer diesen Pflichten nicht nachkommen kann, muss für eine Vertretung sorgen. Sonst begibt man sich in die Gefahr wegen fahrlässiger Körperverletzung zur Verantwortung gezogen zu werden oder Schadenersatzforderungen geltend gemacht werden.

Fallbeispiel:

Eine Frau fuhr mit ihrem PKW gegen 5 Uhr morgens durch die Stadt Pinneberg. Sämtliche Straßen waren trocken, doch auf einer Brücke hatte sich Eis gebildet. Hier kam die Fahrerin ins Schleudern. Den entstandenen Schaden wollte sie von der Stadt ersetzt bekommen, da ihrer Meinung nach die Streupflicht verletzt wurde.

Laut LG Itzehoe trifft dieses nicht zu, da Autofahrer in den früher Morgenstunden nicht erwarten können, dass bereits sämtliche Straßen gestreut sind.
Zu dieser Tageszeit muss ein Autofahrer nach Prüfung der Witterung entsprechend vorsichtig sein. Somit musste die Fahrerin selbst für den Schaden aufkommen.
(LG Itzehoe, 19.01.1999, Az. 3 O 239/98)
Quelle: http://www.rechtplus.de

Fallbeispiel:

An Sonn- und Feiertagen müssen innerörtliche Landstraßen grundsätzlich nicht vor 9 Uhr morgens gestreut werden. Die Streupflicht gehe nicht soweit, dass zur jeder Tages- und Nachtzeit die Straßen von Glätte freigehalten werden müssten.
Somit beginne die Streupflicht an Werktagen im allgemeinen nicht vor 6.30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen aufgrund geringeren Verkehrsaufkommen nicht vor 9.00 Uhr.
(OLG Oldenburg, 28.09.2001, Az. 6 U 90/01)
Quelle: http://www.beta.euro1.com

Fallbeispiel:

An schnee- oder eisglatten Straßen müssen Fußgänger besonders vorsichtig sein, da eine Streupflicht der zuständigen Gemeinde nicht an jedem Übergang besteht.
Außerhalb markierter Überwege besteht nur eine Streupflicht, wo Überquerungen für Fußgänger unvermeidbar sind und außerdem ständig erheblicher Fußgängerverkehr herrscht.
(OLG Jena, 23.10.2001, Az. 3 U 524/01)
Quelle: http://www.beta.euro1.com

Fallbeispiel:

Wer auf einem glatten öffentlichen Parkplatz stürzt, kann nicht mit Schmerzensgeld rechnen.
Die Streu- bzw. Räumpflicht besteht nur für die Gehwege bis zum Parkplatz. Für den Weg zum Auto trage jeder selbst die Verantwortung.
(OLG Zweibrücken, 1998-12-09, Az. 1 U 17/98)
Quelle: http://www.wdr.de

Fallbeispiel:

Bei Fußgängerüberwegen außerhalb geschlossener Ortschaften sind die Gemeinden grundsätzlich nicht verpflichtet zu streuen.
Schadenersatzpflichtig sind Gemeinden somit nur in Ausnahmefällen.
(OLG Thüringen, 1999-02-23, Az. 3 U 565/98)
Quelle: http://www.wdr.de

2.7 Rechtsprechung/Urteile

Mangelhafter Straßenzustand:

Beschädigung eines Autos durch Schlaglöcher:

Für Schäden am Auto, die durch große Schlaglöcher entstanden sind, haften Bund, Länder und Gemeinden in vollem Umfang, wenn sie ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht nachgekommen . Für wenig befahrene Nebenstraßen genügt es dabei, dass die Gemeinde monatliche Routinekontrollen durchführt.
(LG Dresden, 1997-02-17, Az. 8 O 614/96)
Quelle: http:// www.wdr.de

Fallbeispiel:

1533 EURO kostete einen Autofahrer die Reparatur eines Achsschadens.
Er geriet mit seinem Auto auf einer vielbefahrenen Straße in ein tiefes Schlagloch.
Der Fahrer verklagte die zuständige Behörde auf Schadenersatz, da die gefährliche Stelle weder durch Hinweisschilder noch durch Absperrungen gesichert war.
Das OLG Dresden entschied, dass die Gemeinde ¾ des Schadens ersetzen muss.

„Als Kraftfahrer habe man seine Fahrweise zwar grundsätzlich den Straßenverhältnissen anzupassen. Allerdings seien die Behörden verpflichtet, den Verkehr möglichst gefahrlos zu gestalten und Verkehrsteilnehmer vor unvermuteten Gefahrenquellen zu schützen oder zumindest zu warnen. Voller Schadenersatz stünde dem Autofahrer aber nur zu, wenn er nachgewiesen hätte, dass auch ein besonders umsichtiger Fahrer dem Schlagloch nicht ohne Beschädigungen hätte ausweichen können."
(OLG Dresden, Az. 6 U 538/98)
Quelle: http://home.t-online.de
Fallbeispiel:

Auf einer Nebenstraße mit geringem Verkehrsaufkommen blieb eine Frau in einem Schlagloch hängen und verklagte die Gemeinde wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht auf Erstattung des entstandenen Schadens von 500 EURO.

Nach einer Entscheidung des LG Coburg müssen Verkehrsteilnehmer für durch Schlaglöcher oder Ausspülungen auf Nebenstraßen entstandene Schäden am Fahrzeug selbst aufkommen.
Es gebe keinen Anspruch auf einen gefahrenfreien Zustand der Straße. Die Gemeinde hafte daher nicht. Im Hinblick auf den schlechten Allgemeinzustand der Nebenstraße habe das Schlagloch nicht überraschen können, erkläre das Gericht seine Entscheidung.
Auf Nebenstrecken mit geringen Verkehrsaufkommen müsse man zwar weniger auf andere Fahrzeuge, dafür aber mehr auf die Straße selbst achten.
(LG Coburg, Az. 12 O 414/01)
Quelle://www.fahrtipps.de

Extrem tiefer gelegter Pkw

Fallbeispiel:

Ein Fahrzeughalter, der seinen Pkw derart tiefer gelegt hat, dass der Wagen nur noch eine Bodenfreiheit von knapp 9cm aufweist, haftet alleine für einen durch eine Straßenmulde und eine überstehenden Kanaldeckel an der Ölwanne seines Wagens entstehenden Schaden. Die Straßenbaubehörde ist in einem solchen Fall selbst dann nicht ersatzpflichtig, wenn sich die vom Geschädigten befahrene Straße in einem allgemein schlechten Ausbauzustand befindet und die Unfallstelle eine abhilfebedürftige Gefahrenquelle darstellt.

Dem Fahrer eines extrem tiefer gelegten Fahrzeuges muss klar sein, dass er derartige Straßen insbesondere bei Nacht und schlechter Beleuchtung nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahrlos befahren kann.
(OLG Hamm, Az. 9U 16/99 vom 06.08.1999)
Quelle: http://www.rechtplus.de

Hindernisse auf der Fahrbahn / verschmutzte Fahrbahn :

Wird ein Auto durch eine herunterfallenden Ast beschädigt, hat der Fahrzeughalter einen Anspruch auf Schadenersatz gegen das Land, wenn der Mangel an dem Baum der verantwortlichen Behörde bekannt war und es versäumt wurde, diesen unverzüglich zu beseitigen.

Fallbeispiel:

Einen Schaden von 1643,- DM verursachte ein unbelaubter Ast einer etwa 80 Jahre alten Esche, der abgebrochen und auf das Fahrzeug des Klägers stürzte.
Nach Feststellung des Gerichtes war der verantwortlichen Behörde zuvor bekannt, dass der Baum so genanntes Todholz enthielt. Die Beseitigung war aber unterblieben.
Das OLG Dresden entschied:
„Sog. Todholz“ müsse umgehend von den Bäumen entfernt werden, um Verkehrsteilnehmer vor einer Gefahr durch herabstürzende Äste zu schützen. Eine Verletzung dieser Verkehrssicherungspflicht löse regelmäßig Haftansprüche geschädigter Personen aus“
(OLG Dresden. 2001-02-28, Az. 6 U 3035/00)
Quelle: http://www.wdr.de

Äste von Bäumen, die ungewöhnlich weit in die Fahrbahn ragen müssen durch die Straßenverkehrsbehörde entfernt werden bzw. Autofahrer müssen vor diesen Hindernissen gewarnt werden.
Die Behörde muss für Schäden an Fahrzeugen haften, wenn sie dieser Sicherungspflicht nicht nachkommt. Wenn der Autofahrer allerdings bei angemessener Aufmerksamkeit das Hindernis hätte erkennen können, hat er einen Teil des Schadens selbst zu tragen.
(OLG Nürnberg, 1996-01-24, Az. 4 U 3861/95)
Quelle: http://www.wdr.de

Fallbeispiel:

Die Stadt kann nicht ohne weiteres haftbar gemacht werden, wenn Steine auf der Fahrbahn Schäden an einem PKW verursachen.
Eine Frau traf mit ihrem PKW auf etwa „Kohlkopf große“ Steine, welche auf der Fahrbahn lagen. Nach Meinung der Frau hätte die zuständige Straßenverkehrsbehörde gegen einen solchen Vorfall Vorkehrungen treffen müssen und klagte daraufhin auf Ersatz des entstandenen Schadens an ihrem PKW.
Laut OLG Koblenz kam es von Seiten der Stadt zu keiner Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Der zuständigen Behörde waren zuvor ähnliche Vorfälle nicht bekannt gewesen, somit habe sie auch keine Veranlassung gehabt, Vorkehrungen für einen solchen Fall zu treffen.
Die Behörden könnten unmöglich die Verkehrsteilnehmer vor allen aus der Natur stammenden Gefahren schützen, so das Gericht.
(OLG Koblenz, 1999-09-06, Az. 12 U 936/98)
Quelle: http://www.wdr.de

Fallbeispiel:

Sicherungspflicht der Polizei nach Abstreuen einer Ölspur.

Eine Diesel-Ölspur wurde mit Granulat durch die Feuerwehr abgestreut. Kurz darauf kann ein Krad-Fahrer auf dieser Stelle zum Fall. Der Fahrer machte die nicht ordnungsgemäße Überwachung und Sicherung dieser Ölspur durch die Polizei dafür verantwortlich und klagte auf Schadenersatz.
Das OLG Hamm gab dem Kläger teilweise Recht.
Grundsätzlich ist der Straßenbaulastträger für die Sicherung bei Straßenverschmutzungen, z.B. durch Beschilderung, zuständig, in diesem Fall sei aber die Polizei im Rahmen ihrer Eilzuständigkeit für die Absicherung der Ölspur zuständig gewesen.
Auch wenn die Polizei organisatorisch nicht in der Lage war, selbst diese Beschilderung vorzunehmen, entsprach es ihrer Pflicht dafür zu sorgen.
(OLG Hamm, 10.11.1992, Az. 9 U 17/92)
Quelle: NZV 1993, Heft 5, S.192

Fallbeispiel:

Fahrbahnverschmutzung durch Feldarbeiten.

Ein Linienbus kam auf einer unübersichtlichen Rechtskurve ins Schleudern und stieß gegen eine Leitplanke. An dieser Stelle war die Kurve stark mit Ackerlehm verschmutzt. Kurz vor Beginn der Kurve wurde durch den zuständigen Landwirt das Verkehrszeichen 114 (Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz) aufgestellt.
Am Bus entstand ein Sachschaden von 44999,80 DM.

Gem. § 32 I StVO war der Beklagte verpflichtet, den Ackerlehm zu entfernen bzw. bis dahin ausreichend zu kennzeichnen.
Das Verkehrsschild 114 reichte in diesem Fall nicht aus, zusätzlich wäre hier das Zusatzschild „ verschmutzte Fahrbahn“ und ein Warnblinklicht für die Nachtzeit notwendig.
Dem Fahrer des Busses wurde allerdings eine Teilschuld gegeben, da er angesichts der Straßenverhältnisse zu schnell gefahren sei und die verschmutzte Fahrbahn zu erkennen war. Somit hätte der Fahrer stärker als geschehen abbremsen müssen.
OLG Schleswig, 17.04.1991, Az. 9 U 99/89)
Quelle: NZV 1992, Heft 1, S.31

Radfahrer, Fußgänger, Inlineskater:

Auch Radfahrer, Fußgänger und Inlineskater dürfen nicht generell darauf vertrauen, dass ihre Fahrbahn jederzeit gefahrlos zu benutzen ist.

Die Kommunen haben nur die Pflicht vor Gefahren zu warnen oder sie zu beseitigen, vor denen sich Verkehrsteilnehmer nicht selbst bei gebotener Sorgfalt schützen könnten bzw. sich nicht selbst hinreichend darauf einstellen könnten.
Somit haben Kläger kein Recht auf Schadenersatz, wenn der Schaden eine Folge von überhöhter Geschwindigkeit oder Unachtsamkeit ist, wie z.B. ein Fahrradfahrer, der in einem unbeleuchteten Tunnel über ein Schlagloch stürzte, er dieses Loch aber nach Argumentation des Gerichtes hätte erkennen müssen.
(LG Meiningen, 28.06.2000, Az. 3 O 266/00)
Quelle: http://www.fahrschule.de

Selbiges gilt auch für Fußgänger.

Zur Winterzeit, um 21 Uhr, stürzte ein Frau auf dem Gehweg über eine Bodenunebenheit , die durch einen frostbedingten Aufbruch der Teerdecke entstand.
Laut OLG Koblenz können die Gemeinden darauf vertrauen, dass sich Passanten auf erkennbare Gefahren einstellen.
In diesem Fall hätte die Frau nicht „blind“ auf eine ebene Gehwegoberfläche vertrauen dürfen, da sie einerseits diesen Gehweg selten benutzte, und somit nicht genau kenne würde, und andererseits die Sicht durch die Jahreszeit bedingte Dunkelheit ohnehin schon beeinträchtigt war.
(OLG Koblenz, 13.05.1998, Az. ! U 105/97)
Quelle: http://www.rechtplus.de

Ähnliches gilt für rutschiges Laub auf Gehwegen.
Auch hier hat die Verkehrssicherungspflicht ihre Grenzen. Den Gemeinden kann man nicht zutrauen, jeden unverhältnismäßig hohen Aufwand zu betreiben, um jede noch so kleine Gefahrenquelle auszuschalten.
Gehwege im Bereich von Laubbäumen sind nun mal vom Laubbefall betroffen und hegen somit stets eine gewisse Rutschgefahr.
Fußgänger müssen sich auf solche Gefahren einstellen.
(OLG Nürnberg, 24.02.1993, Az. 4 U 3149/92)
Quelle: http://www.justiz.bayern.de

Risiken, die für Inlineskater auf öffentlichen Gehwegen bestehen, trägt der Skater selbst.
Die Gemeinde ist nur verpflichtet, die bei Geh- und Radwegen für Fußgänger und Radfahrer bestehenden Gefahren hinzuweisen.

In diesem Fall stürzte ein Inlineskater über eine Bodenerhebung die für Radfahrer und Fußgänger vollkommen ungefährlich ist.
Somit nicht zu Schadenersatz verpflichtet.
Dieses Urteil des OLG Koblenz ist dahingehend brisant, da der BGH entschieden hat, dass Inlineskater ausschließlich Gehwege zu benutzen haben.
(OLG Koblenz, 10.01.2001, Az. 1 U 881/99)
Quelle: http://www.rechtplus.de

Gefahrenstellen durch Witterungseinflüsse:

Eis und Schnee:

Rechtlicher Ausgangspunkt der Räum- und Streupflicht ist die Verkehrssicherungspflicht. Sie trifft nach unserem zivilrecht jeden, der eine Gefahrenquelle schafft, oder für sie verantwortlich ist.

1. Verkehrssicherungspflichtig für Gehwege ist zunächst einmal der Eigentümer des Gehweges selbst. Bei öffentlichen Gehwegen trifft es aber häufig die Eigentümer der Anliegergrundstücke; denn viele, wenn nicht die meisten Gemeinden haben von der gesetzlichen Möglichkeit gebrauch gemacht, ihre eigene Verkehrssicherungspflicht auf die Anlieger abzuwälzen.

2.
Der Eigentümer kann sich zur Erfüllung seiner Pflichten eines Anderen bedienen, beispielsweise seines Mieters, Hausverwalters oder eines Reinigungsunternehmens. Er muss dies tun, wenn er selbst zum Winterdienst nicht in der Lage ist, etwa weil er auswärts wohnt.
Selbst dann ist er aber nicht völlig aus der Pflicht entlassen.
Vielmehr obliegt es ihm, die Hilfsperson sorgfältig auszuwählen und sie in geeigneter Weise zu überwachen, z.B. durch gelegentliche Stichproben.
Ist er einem gemeindlichen Winterdienst angeschlossen (was manche Gemeindesatzungen ausdrücklich vorschreiben), so kann er sich in der Regel darauf verlassen, dass dieser die Verkehrssicherungspflichten ordnungsgemäß erfüllt.
Das schließt nicht aus, dass er bei Gefahr im Verzug auch einmal selbst tätig werden muss, wenn er sieht, dass die Gemeinde der übernommen Streupflicht nicht nachkommt.

Die Räum- und Streupflicht beginnt morgens um 07.00 Uhr und endet abends um 20.00 Uhr.
Bei Dauerschneefall oder Eisregen kann man warten bis es aufgehört hat.
In anderen Fällen muss man ständig dafür sorgen, dass die Wege ohne Gefahr passierbar sind, dass heißt, wenn nötig auch mehrmals am Tag Schneeschippen und Abstumpfen.
Wer diesen Pflichten nicht nachkommen kann, muss für eine Vertretung sorgen. Sonst begibt man sich in die Gefahr wegen fahrlässiger Körperverletzung zur Verantwortung gezogen zu werden oder Schadenersatzforderungen geltend gemacht werden.

Fallbeispiel:

Eine Frau fuhr mit ihrem PKW gegen 5 Uhr morgens durch die Stadt Pinneberg. Sämtliche Straßen waren trocken, doch auf einer Brücke hatte sich Eis gebildet. Hier kam die Fahrerin ins Schleudern. Den entstandenen Schaden wollte sie von der Stadt ersetzt bekommen, da ihrer Meinung nach die Streupflicht verletzt wurde.

Laut LG Itzehoe trifft dieses nicht zu, da Autofahrer in den früher Morgenstunden nicht erwarten können, dass bereits sämtliche Straßen gestreut sind.
Zu dieser Tageszeit muss ein Autofahrer nach Prüfung der Witterung entsprechend vorsichtig sein.
Somit musste die Fahrerin selbst für den Schaden aufkommen.
(LG Itzehoe, 19.01.1999, Az. 3 O 239/98)
Quelle: http://www.rechtplus.de

Fallbeispiel:

An Sonn- und Feiertagen müssen innerörtliche Landstraßen grundsätzlich nicht vor 9 Uhr morgens gestreut werden. Die Streupflicht gehe nicht soweit, dass zur jeder Tages- und Nachtzeit die Straßen von Glätte freigehalten werden müssten.
Somit beginne die Streupflicht an Werktagen im allgemeinen nicht vor 6.30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen aufgrund geringeren Verkehrsaufkommen nicht vor 9.00 Uhr.
(OLG Oldenburg, 28.09.2001, Az. 6 U 90/01)
Quelle: http://www.beta.euro1.com

Fallbeispiel:

An schnee- oder eisglatten Straßen müssen Fußgänger besonders vorsichtig sein, da eine Streupflicht der zuständigen Gemeinde nicht an jedem Übergang besteht.
Außerhalb markierter Überwege besteht nur eine Streupflicht, wo Überquerungen für Fußgänger unvermeidbar sind und außerdem ständig erheblicher Fußgängerverkehr herrscht.
(OLG Jena, 23.10.2001, Az. 3 U 524/01)
Quelle: http://www.beta.euro1.com

Fallbeispiel:

Wer auf einem glatten öffentlichen Parkplatz stürzt, kann nicht mit Schmerzensgeld rechnen.
Die Streu- bzw. Räumpflicht besteht nur für die Gehwege bis zum Parkplatz. Für den Weg zum Auto trage jeder selbst die Verantwortung.
(OLG Zweibrücken, 1998-12-09, Az. 1 U 17/98)
Quelle: http://www.wdr.de

Fallbeispiel:

Bei Fußgängerüberwegen außerhalb geschlossener Ortschaften sind die Gemeinden grundsätzlich nicht verpflichtet zu streuen.
Schadenersatzpflichtig sind Gemeinden somit nur in Ausnahmefällen.
(OLG Thüringen, 1999-02-23, Az. 3 U 565/98)
Quelle: http://www.wdr.de

2.7 Quellenangabe

1. http://www.fvas.de/hummtxt1.htm

2. Kommunale Verkehrssicherungspflichten, Boorberg Verlag Stuttgart1986

3. StVO und VwV-StVO aus Polizeifachhandbuch Band 3

4. Niedersächsisches Straßengesetz

5. http://www.justiz.bayern.de

3. Verkehrssicherungspflicht an Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum

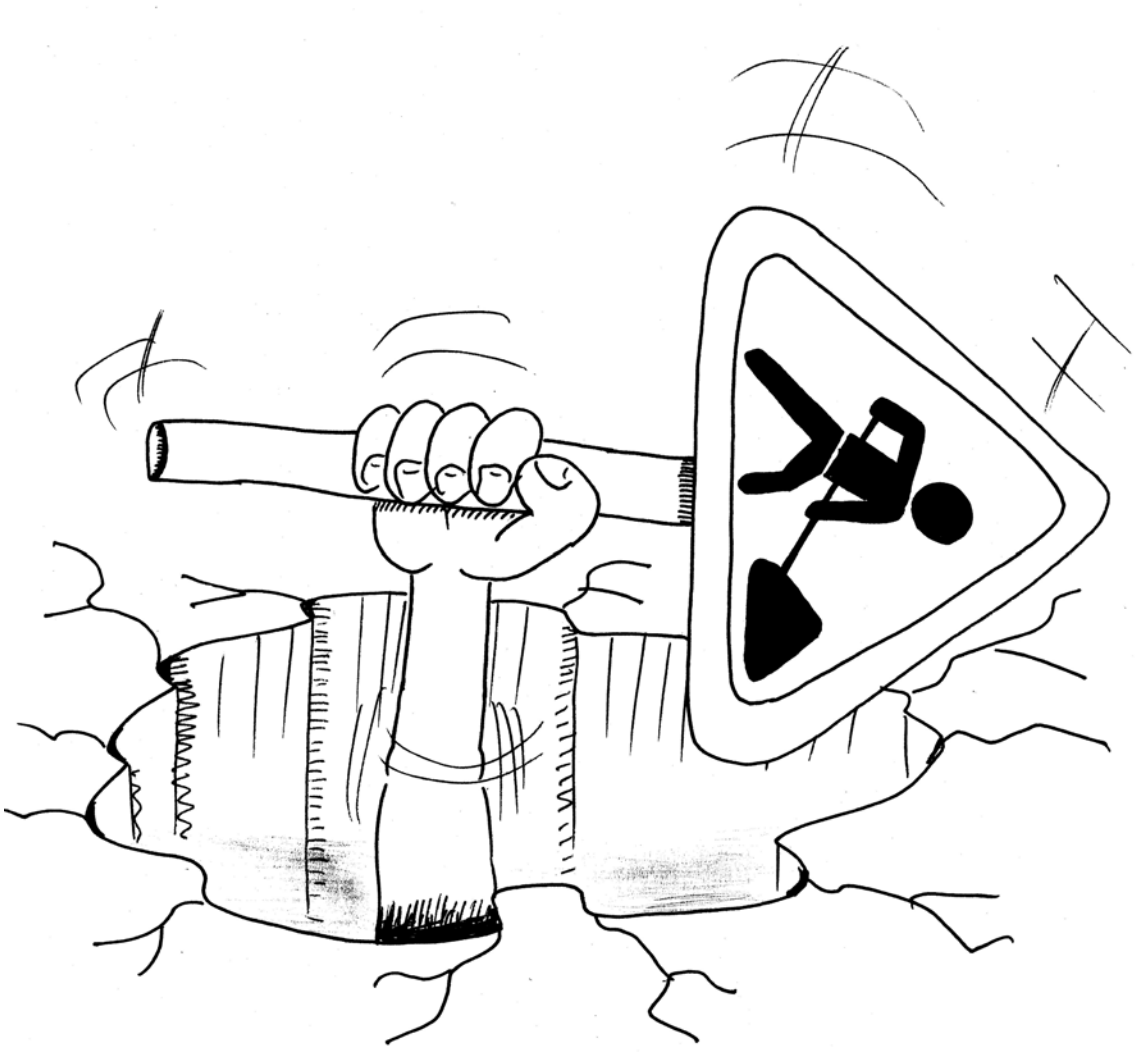
3.1 Begriffserläuterung / Definition

Vorhandene Straßen halten bekanntlich nicht ewig; durch das gestiegene Verkehrsaufkommen wird die Bausubstanz der Straßen erheblich belastet und Ausbesserungen von Straßen werden notwendig, um diese intakt zu halten und somit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Weiterhin ist es erforderlich, den gestiegenen Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, indem neue Straßen geplant und gebaut und bereits vorhandene Straßen erweitert oder ausgebaut werden.

Baustellen sind zeitlich begrenzte Arbeitsstellen, durch die der öffentliche Verkehrsraum geschaffen, verändert oder ausgebaut wird, und die sich zwangsläufig auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs auswirken.

Diese Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum sind demnach mit unumgänglichen Beeinträchtigungen für den Verkehrsteilnehmer verbunden.

Baustellen im Verkehrsraum stellen auch immer Gefahrenstellen dar, da der Verkehrsteilnehmer infolge von Fahrbahnverengungen, Sperrungen , Umleitungen, geänderter Verkehrsführung, unbefestigten oder verschmutzten Fahrbahnen etc. seine Fahrweise an diesen Stellen umstellen muß und eine erhöhte Aufmerksamkeit von ihm gefordert wird.



3.2 Rechtliche Grundlagen / Pflichten

Durch die erforderliche Umstellung der Fahrweise und durch die zum Teil mangelnde Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer, speziell in Baustellenbereichen, werden diese Personen häufig zu einer Gefahr für sich und andere.

Aus diesem Grund wurden vom Gesetzgeber Regelungen geschaffen, die der speziellen Verkehrssicherungspflicht an Arbeitsstellen auf oder an Straßen gerecht werden, und somit die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Straßenverkehrs gewährleisten sollen.

Grundlage dafür bildet der § 45 Abs. 6 StVO:

Demnach hat der Bauunternehmer vor Beginn der Arbeiten unter Vorlage eines Verkehrszeichenplanes die Durchführung der Arbeiten bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuzeigen und Anordnungen der Behörde einzuholen.

Der Vorlage eines Verkehrszeichenplans durch den Unternehmer bedarf es nicht

- bei Arbeiten von kurzer Dauer und geringem Umfang der Arbeitsstelle,
- wenn die Arbeiten sich nur unwesentlich auf den Straßenverkehr auswirken,
- wenn ein geeigneter Regelplan besteht oder
- wenn die zuständige Behörde selbst einen Plan aufstellt.

Die Straßenverkehrsbehörde erläßt Anordnungen,

- wie die Arbeitsstelle zu abzusperren und zu kennzeichnen ist,
- ob und wie der Verkehr, auch bei Sperrungen, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist,
- und wie Umleitungen und gesperrte Straßen einzurichten und zu kennzeichnen sind.

Diese Anordnungen sind durch den Unternehmer zu befolgen und ggf. Lichtzeichenanlagen zu bedienen.

Diese Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde gelten gemäß § 45 Abs. 1 bis 3 StVO als verbindlich und sind allgemein durch den Unternehmer zu befolgen.

Grundsätzlich darf der Bauunternehmer vom genehmigten Verkehrszeichenplan der Behörde nicht abweichen, es sei denn, dass die behördlichen Anordnungen zur Verkehrssicherung und zur Gefahrenabwehr nicht ausreichend sind.

Auch diese vom Bauunternehmer zusätzlich aufgestellten Verkehrszeichen sind durch den Verkehrsteilnehmer zu befolgen, insbesondere auch die Verkehrszeichen, die über die erlassene Anordnung der Straßenverkehrsbehörde hinaus durch den Bauunternehmer aufgestellt wurden. (Vgl. Beschluß des BGH vom 23.07.1969,
Az.: VRS 37, 461; Urteil des OBLG vom 25.04.1967, Az.: VRS 29, 221)

Die eigentliche Absicherung der Arbeitsstelle und der Einsatz von Absperrgeräten richtet sich nach der „Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA).

Nach der RSA gilt insbesondere:

Beginn der Arbeiten

Der Beginn der Arbeiten ist der anordnenden Behörde rechtzeitig vorher (etwa 48 Stunden) anzuzeigen. Diese Anzeige ist jedoch unabhängig von der bereits oben erwähnten Einholung der verkehrsbehördlichen Anordnungen.
Die anordnende Behörde entscheidet dann darüber, ob eine Überprüfung der Arbeitsstelle vor Inbetriebnahme, sofort nach ihrer Inbetriebnahme oder nur eine stichprobenartige Überwachung notwendig wird.

Abstände und Aufstellhöhen von Verkehrszeichen

Zwischen dem eigentlichen Arbeitsbereich der Arbeitsstelle (z.B. Grabungskante, Baugeräte etc.) und dem Aufstellort der Verkehrszeichen sind möglichst folgende Mindestabstände einzuhalten:

0,3 m auf Straßen innerorts
0,5 m auf Straßen außerorts
0,15 m auf Geh- und Radwegen.

Die Aufstellhöhe von Verkehrszeichen im Bereich von Arbeitsstellen beträgt mindestens:

2,00 m außerhalb der Fahrbahn und über Gehwegen
2,20 m über Radwegen
ausnahmsweise außerhalb von Geh- und Radwegen
1,50 m außerorts und innerorts
0,60 m außerorts bei zweistreifigen Straßen sowie bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer und bei Vermessungsarbeiten.

Arbeitsstelle und Fußgänger/ Radfahrer

Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Auf Sehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen.
Geh- und Radwege sind nach Möglichkeit weiterzuführen, ggf. über Notwege.

Außerorts ist der Fußgängerverkehr nicht auf der Fahrbahn zu führen oder zum Überqueren der Fahrbahn aufzufordern.
Bei Führung durch die Arbeitsstelle ist eine besondere Sicherung gegenüber Baumaterialien oder Geräten vorzusehen.

Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Absperrgeräte und vorübergehende Markierungen

Es dürfen nur die in der Straßenverkehrsordnung abgebildeten, zugelassenen Verkehrszeichen mit neuen Sinnbildern verwendet werden.
Die festgeschriebenen allgemeinen Regeln zur Ausführung und zur Größe einschließlich der Anforderungen an ihre Materialien sind zu beachten.

Weiterhin müssen Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Absperrgeräte mindestens voll retroreflektierend sein. Sie dürfen auch von außen oder von innen beleuchtet sein.

Pfosten und Rahmen sollen grau oder weiß sein.

Auf eine genaue Beschreibung der Ausgestaltung der Verkehrszeichen und der Absperrgeräte, sowie deren Abmessungen sei hier aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet, siehe dazu
§ 39 ff. StVO.

Vorübergehende Fahrstreifenbegrenzungen (VZ 295), Leitlinien (VZ 340), Pfeile (VZ 297) und Sperrflächen (VZ 298) sind an Arbeitsstellen in gelb und/oder mit gelben Markierungsknopfreihen zu markieren.

Die Abmessungen und die geometrische Anordnung richtet sich nach den „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS). Darauf wird hier jedoch nicht eingegangen.

Vorübergehende Fahrstreifenbegrenzungen (VZ 295) können auch durch bauliche Leitelemente ergänzt oder ersetzt werden. Dabei muß jedoch eine eindeutige Führung des Verkehrs sichergestellt werden. Zweifel oder Mißverständnisse in der Verkehrsführung sind auszuschließen.

Aufstellen von Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Absperrgeräten

Die Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Absperrgeräte sind gut sichtbar aufzustellen. Es ist darauf zu achten, daß Verkehrszeichen nicht die Sicht behindern. Insbesondere dürfen sie nicht die Sicht auf andere Verkehrszeichen oder auf Blink- oder Lichtzeichenanlagen verdecken.

Die Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Absperrgeräte müssen sich zu jeder Zeit in einem einwandfreien Zustand befinden, ordnungsgemäß befestigt und standfest sein.

Das bedeutet auch bei Nacht und/oder wenn an der Arbeitsstelle nicht gearbeitet wird!

Standort der Verkehrszeichen

Alle Verkehrszeichen sind grundsätzlich am rechten Fahrbahnrand aufzustellen.

Bei zwei oder mehr Fahrstreifen in gleicher Fahrtrichtung, bei sehr hohen Verkehrsstärken oder ungünstigen örtlichen Verhältnissen sollen alle Verkehrszeichen zusätzlich am linken Fahrbahnrand bzw. auf der Mittelinsel (Fahrbahnteiler) aufgestellt werden, wenn hierfür ausreichender Raum vorhanden ist.

Verkehrszeichen dürfen im Bereich von Arbeitsstellen grundsätzlich nicht innerhalb der Fahrbahn aufgestellt werden.
In der Regel soll der Seitenabstand zur Fahrbahn betragen:

innerorts 0,50 m, keinesfalls weniger als 0,30 m
außerorts 1,50 m.

Der lichte Abstand zwischen dem Fahrstreifen bzw. der Fahrbahnbegrenzung und der Kante von Leitbaken soll 0,25 m betragen.

Abgleich mit der vorhandenen Beschilderung

Bei der Aufstellung von angeordneten Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Absperrgeräten sowie bei der Aufbringung vorübergehender Markierungen ist darauf zu achten, daß gleichzeitig die angeordnete Aufhebung entgegenstehender Regelungen für die Dauer der Maßnahme vorgenommen wird.

Zweifel oder Mißverständnisse bei den Verkehrsteilnehmern sind auszuschließen.

Anpassung an den aktuellen Stand

Die Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Absperrgeräte sowie vorübergehende Markierungen sind entsprechend der verkehrsrechtlichen Anordnung der Behörde dem jeweiligen Fortschritt der Arbeiten an der Arbeitsstelle anzupassen.

Siehe dazu entsprechen auch die Ausführungen unter Punkt 2.5., den allgemeinen Regeln zum Aufstellen von Verkehrszeichen.

Absperrungen

Durch Absperrgeräte, wie Absperrschranken, Leitbaken, Leitkegel und fahrbare Absperrtafeln, wird das Befahren der (hierdurch) abgesperrten Straßenfläche verboten. Absperrschranken (VZ 600) verbieten zusätzlich auch das Betreten des abgesperrten Straßenteils.

Das setzt voraus, daß Absperrgeräte so aufzustellen sind, daß das Verbot von dem Bürger/Verkehrsteilnehmer sofort und zweifelsfrei erkannt werden kann und somit die eindeutige Verkehrsführung sichergestellt wird.

Straßenauskofferungen, Baugruben etc. sind immer mit Absperrschranken (VZ 600) abzusperren. Ebenso sind Geh-/und Radwege gegenüber dem Baustellenbereich mindestens mit Absperrschranken abzusperren und zu sichern.
Zusätzlich sind an Stellen, an denen Fußgänger an Durchqueren der Arbeitsstelle gehindert werden sollen, zusätzliche Absperrschranken aufzustellen.

Bei Dunkelheit und/oder eingeschränkten Lichtverhältnissen (Dämmerung, Nebel..) sind Absperrungen zusätzlich mit Warnleuchten abzusichern.

Bei Straßenvollsperrungen sind Warnleuchten mit rotem Dauerlicht, bei allen anderen Absperrungen sind Warnleuchten mit gelbem Dauerlicht zu verwenden.

Umleitungen

Straßenarbeiten und die dadurch eingerichteten Arbeits-/und Baustellen erfordern oft auch verkehrslenkende-/und leitende Maßnahmen im Sinne von Umleitungen.

Umleitungen sind daher so rechtzeitig anzukündigen und entsprechend zu beschildern, daß sich jeder Verkehrsteilnehmer auf die neue, unvorhergesehene Situation einstellen kann.

Die Umleitungsbeschilderung ist an jeder Stelle mit der bereits vorhandenen örtlichen Beschilderung abzustimmen. Weiterhin geltende Verkehrszeichen, Wegweiser usw. dürfen durch die Umleitungsbeschilderung nicht in ihrer Wirkung beeinträchtigt werden, alles muß logisch und „passig“ sein.

Bereithalten der verkehrsrechtlichen Anordnung

Die verkehrsrechtliche Anordnung ist einschließlich der Anlagen (Regelplan, Verkehrszeichenplan usw.) auf der Arbeits-/Baustelle bereitzuhalten und ggf. zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

Mitwirkungspflicht des (Bau-) Unternehmers

Dieser hat seiner Verkehrssicherungspflicht dahingehend Sorge zu tragen, daß er ständig eigenverantwortlich prüfen muß, ob zur Sicherung des Straßenverkehrs zusätzliche, d.h. über die verkehrsrechtliche Anordnung hinausgehende, Maßnahmen geboten und erforderlich sind.

Ist dies tatsächlich der Fall, ist unverzüglich bei der zuständigen Behörde (=Straßenverkehrsbehörde) eine ergänzende Anordnung , ggf. unter Vorlage eines geänderten Verkehrszeichenplans, einzuholen.

Bei Gefahr im Verzuge kann/hat dieses bei der Polizei zu erfolgen.

Beendigung der Arbeiten/Wiederherstellen des ursprünglichen Zustands

Soweit anläßlich der Bauarbeiten vorhandene Verkehrseinrichtungen/-zeichen und/oder Markierungen entfernt, abgedeckt, ausgekreuzt oder ergänzt wurden, sind diese Veränderungen mit der verkehrssicheren Beendigung der Arbeiten wieder in den ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen bzw. dieser wiederherzustellen.

Eine dies bzgl. schriftliche Bestätigung ist der anordnenden Behörde bis spätestens eine Woche nach Beendigung der Bauarbeiten vorzulegen.

3.3 Verantwortliche

Der Bauunternehmer

Der Unternehmer, der mit der Ausführung der Bauarbeiten beauftragt wurde, hat, wie bereits oben erwähnt, bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in der Regel einen Verkehrszeichenplan einzureichen, der dann von der Behörde genehmigt wird und ggf. durch Anordnungen ergänzt wird. Daneben gelten jedoch auch und gerade die allgemeinen Richtlinien zur Absicherung der Baustelle nach der RSA.

Der Verkehrszeichenplan wird in der Regel für den Unternehmer genehmigt, der somit in der Sicherungspflicht ist. Da es sich jedoch bei Baufirmen größtenteils um juristische Personen handelt, ist es üblich, dass die Firma zumeist einen Angehörigen des Unternehmens als Verantwortlichen vor Ort bestimmt (meist der Bauleiter), der dann für die Sicherung der Baustelle gem. dem Verkehrszeichenplan der Straßenverkehrsbehörde verantwortlich ist.

Die Firma bleibt jedoch in der Pflicht, die ordnungsgemäße Sicherung und die Beachtung der Anordnungen der Behörde zu überwachen und zu überprüfen.

Der Bauleiter/Verantwortlicher vor Ort

Der Verantwortlicher vor Ort hat die verkehrsrechtliche Anordnung der Baustelle sowie den Verkehrszeichenplan direkt an der Baustelle bereitzuhalten.
Diese ist den zuständigen Personen und Behörden, die Überwachung der Baustellensicherung befugt sind, auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Selbstverständlich hat dieser Verantwortlicher vor Ort die Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der allgemeinen Grundsätze zur Sicherung von Baustellen (hier: RSA) umzusetzen und somit für eine ordnungsgemäße Absicherung zu sorgen.
Darüber hinaus obliegt es ihm, Sicherungsmaßnahmen, die über die Anordnung hinaus gehen, aber zwingend erforderlich sind, zu treffen.

Der Bauleiter sowie z. T. auch das Unternehmen haben mindestens 48 Stunden vor konkretem Baubeginn den Arbeitsbeginn bei der Behörde anzuzeigen.

Der Verantwortlicher vor Ort kann aber auch ein Verkehrssicherungsunternehmen als eine Art Subunternehmer sein, wobei diese Firma dann ihrerseits eine natürliche Person als Verantwortlicher vor Ort benennt.
Die Pflicht zur Überprüfung und zur Überwachung bleibt auch hier für den eigentlichen Unternehmer sowie für den Subunternehmer bestehen.

Straßenverkehrsbehörde / Straßenbaubehörde / Polizei

Aus der Verwaltungsvorschrift zu § 45, zu Absatz 6, Nr. 2:

Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, die planmäßige Kennzeichnung der Verkehrsregelung zu überwachen und die angeordneten Maßnahmen auf ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen. Zu diesem Zweck erhält die Polizei eine Abschrift des Verkehrszeichenplans von der zuständigen Behörde.

Die **Straßenverkehrsbehörde** ist, wie bereits unter Nr. 2 erwähnt, für die Prüfung und die Genehmigung der vom Bauunternehmer eingereichten Verkehrszeichenpläne zuständig. Weiterhin bleibt jedoch auch für die Straßenverkehrsbehörde die Verantwortlichkeit der Überwachung der Baustelle.

Die **Straßenbaubehörde** kann als Straßenbaulastträger die Verkehrssicherungspflicht insgesamt auf einen (privaten) Bauunternehmer übertragen, jedoch verbleibt dem Straßenbauamt dann die Pflicht, die vom Privatunternehmer zu treffenden Maßnahmen zu überwachen. Dieses stellte das OLG Hamm in dem Urteil vom 09.06.1998, Az.: 9 U 129/97, fest.
Das bedeutet, daß der Straßenbaulastträger bzw. das zuständige Straßenbauamt in keinem Fall außerhalb der Verkehrssicherungspflicht steht.

Die **Polizei** hat bezüglich der Verkehrssicherungspflicht an Baustellen primär die Aufgabe, im Rahmen ihrer allgemeinen Tätigkeiten (z.B. Streife) die ordnungsgemäße Absicherung der Baustellen zu überwachen. Hierzu kann die Polizei auch die von der Straßenverkehrsbehörde genehmigten Verkehrszeichenpläne einsehen, z.B. an der Baustelle selbst oder das bei der Polizei vorhandene Exemplar.

Die Polizei hat die Aufgabe der allgemeinen Gefahrenabwehr im Sinne des
§ 1 NGefAG. Sie wird hier dann subsidär anstelle der zuständigen Straßenverkehrsbehörde tätig, das bedeutet, dass die Polizei im Rahmen ihrer Möglichkeiten Maßnahmen ergreift oder Anordnungen trifft, um die ordnungsgemäße Absicherung der Baustelle wieder herzustellen, nötigenfalls den Bereitschaftsdienst der örtlichen Straßenmeisterei verständigt bzw. den Verantwortlichen der Baustelle in Kenntnis setzt, der für die Absicherung eigentlich verantwortlich ist.

Bei Gefahr im Verzuge ist es Aufgabe der Polizei, auch mit Hilfe von Absperrgeräten und Verkehrszeichen den Verkehr vorläufig zu sichern und zu regeln.
Welche Verkehrszeichen und Absperrgeräte im Einzelfall angebracht werden, richtet sich nach den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie nach der Ausrüstung der eingesetzten Polizeikräfte.

Dabei bedarf es keiner Anhörung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, jedoch ist diese bei länger andauernden Maßnahmen zu unterrichten, damit die Behörde ggf. weitere Maßnahmen treffen kann.

Weiterhin hat die Polizei die Aufgabe der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten gem. § 53 OWiG.
In Verbindung mit der Verkehrssicherungspflicht an Baustellen bezieht sich das vorwiegend auf Verstöße gegen den § 45, Abs. 6 StVO. Zu beachten ist hier für die Polizei, dass auch mehrere Verantwortliche gleichzeitig einen Verstoß gegen
§ 45, Abs. 6 StVO i.V.m. § 49 StVO u.H.a. § 24 StVG begehen können.

Auch der Strafverfolgungszwang gem. § 163 StPO i.V.m. § 152 StPO spielt als Aufgabe der Polizei eine wichtige Rolle, wobei bei Verstößen gegen das StGB vornehmlich die fahrlässige Begehung angenommen werden kann; seltener ist die Vorsätzlich Begehungsweise.

Genannt seien hier § 315 b StGB (Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr),
§ 229 StGB (fahrlässige Körperverletzung) und § 222 StGB (fahrlässige Tötung).

3.4 Folgen von Pflichtverstößen

Der Bauunternehmer, der Bauleiter/Verantwortlicher vor Ort

Die Folgen von Pflichtverstößen ergeben sich aus den Pflichten selbst, d.h. zum Beispiel:

- Nichtbereithalten der verkehrsrechtlichen Anordnung u./o. Nichtaushändigung an zur Prüfung befugte Personen,

- Nichtdurchführen von Sicherungsmaßnahmen, die sich zusätzlich aus der fortbestehenden Verkehrssicherungspflicht ergeben,

- Beginnen mit Bauarbeiten ohne zuvor Anordnungen eingeholt zu haben,

- Allgemein das Nichtbefolgen von Anordnungen

Die Ahndung dieser Verstöße erfolgt nach § 45, Abs. 6 StVO, i.V.m.
§ 49 StVO u.H.a. § 24 StVG.

Die Verfolgung von eventuell vorliegenden Straftaten richtet sich allgemein nach den entsprechenden Vorschriften aus dem StGB.

Die Straßenverkehrsbehörde, das Straßenbauamt und die Polizei

Auch hier richten sich die Verstöße nach § 45, Abs. 6 StVO.

Dieses ist im wesentlichen ein Verstoß gegen die Kontrollaufgabe und gegen den Überwachungsauftrag der Behörden.

Für die Polizei kommt noch die Nichtverfolgung von Straftaten hinzu, die einen strafrechtlichen Verstoß gem. StGB darstellt.

3.5 Fazit

Die Verkehrssicherungspflicht an Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum stellt ein sehr umfangreiches Thema dar, was an dieser Stelle nicht erschöpfend behandelt werden kann.

Sinn und Zweck dieser Ausführungen konnte es deshalb nur sein, einen groben Überblick über die Sicherungspflicht von Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum zu geben.

In Zweifelsfällen sind die einschlägigen Vorschriften zu Rate zu ziehen bzw. der zuständige Sachbearbeiter der Straßenverkehrsbehörde zu unterrichten.

Abschließend sei festgestellt, dass der Verkehrssicherungspflicht an Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum ein hohes Maß an Bedeutung zukommt, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gerade an solchen Stellen zu gewährleisten, und somit z.T. schwere Sach- und Personenschäden bestmöglich zu verhindern.

Dieses sollte Ansporn für alle an der Verkehrssicherungspflicht beteiligten Personen und Behörden sein, ihren übertragenen Aufgaben und Pflichten gewissenhaft nachzukommen.

3.6 Rechtsprechungsübersicht / Beispiele

Die Amtspflicht zur Verkehrssicherung bei Straßenbauarbeiten umfaßt nicht nur die Aufstellung eines Warnschildes (hier: Rutschgefahr durch Splittaufbringung), sondern im Fall der Delegierung der Pflicht auf die Straßenbaufirma auch die Kontrolle der Pflichterfüllung und eine klare Regelung, für welchen Zeitraum jene Firma die Pflicht übernimmt.
OLG Celle vom 30.12.1997/ 9 U 132/97 (aus:www.bay-gemeindetag.de)

Für die Absicherung einer Straßenbaustelle ist es ausreichend, wenn zu Beginn des Baustellenbereiches ein Gefahrzeichen Nr. 123 zu § 40 StVO aufgestellt ist und für den Verkehrsteilnehmer erkennbar ist, daß sich die Bautätigkeit auf eine längere Strecke bezieht; es muß dann nicht vor jeder einzelnen Gefahrenstelle besonders gewarnt werden.
OLG Hamm vom 03.07.1998/ 9 U 38/98 (aus: NZV 1999, Heft 2, S.84)

Wer Straßen mit deutlich ersichtlichem Baustellenverkehr benutzt, muß besonders vorsichtig sein. Stürzt eine Anwohnerin auf der holprigen und schlammigen Straße, trifft sie ein Mitverschulden sowohl an dem Sturz, als auch an Beschädigungen an ihrem Fahrzeug (Kratzer; Unterbodenbeschädigungen), welche durch die monatelange Benutzung der schlechten Fahrbahn an dem Pkw entstanden sind.
LG Aachen vom 29.03.2000/ 40 462/99 (aus: www.fahrschule.de)

Stürzt jemand auf einem unebenen, durch eine Baustelle führenden, provisorischen, Fußweg, über eine liegengebliebene Gehwegplatte und verletzt sich, kann von der zuständigen Gemeinde kein Schadenersatz gefordert werden, da von einem Fußgänger erwartet wird, daß er einen erkennbar von Bauarbeiten betroffenen Gehweg schon im eigenen Interesse nur mit allergrößter Vorsicht und Umsicht betritt, insbesondere, wenn der schlechte Zustand des Gehwegs bereits seit Wochen bekannt ist.
OLG Thüringen vom 14.11.2000/ 3 U 233/00 (aus: www.fahrschule.de)

Stellt ein Bauunternehmen bei Straßenbauarbeiten seine Hinweisschilder zu nah am Fahrbahnrand auf, so daß ein LKW-Lenker bei ordnungsgemäßem Befahren der Straße dieses Schild streift und sein Fahrzeug beschädigt, ist das Bauunternehmen zu Schadensersatz verpflichtet.
AG Eilenburg vom 08.01.2002/ 2 C 5690/02 (aus: www.anwaltshaus-bad-nauheim.de)

Der Straßenbaulastträger kann die Verkehrsregelungs- und Verkehrssicherungspflicht insgesamt auf einen privaten Bauunternehmer übertragen, jedoch verbleibt ihm die Pflicht, die vom Privatunternehmer zu treffenden Maßnahmen zu überwachen.
OLG Hamm vom 09.06.1998/ 9 U 129/97 (aus: www.recht-in.de)

In Baustellenbereichen müssen Fahrzeugführer damit rechnen, daß sich durch die Abnutzung der Straßenoberfläche tiefe Schlaglöcher bilden. Daher müssen sie ggf. die ohnehin auf 30 km/h beschränkte Geschwindigkeit noch weiter herabsetzen und besonders aufmerksam fahren. Die Gemeinde ist weder zu Schadenersatz, noch zu einer zusätzlichen Aufstellung von Warnschildern verpflichtet.
OLG Rostock vom 23.03.2000/ 1 U 169/98 (aus: www.heukrodt-bauer.de)

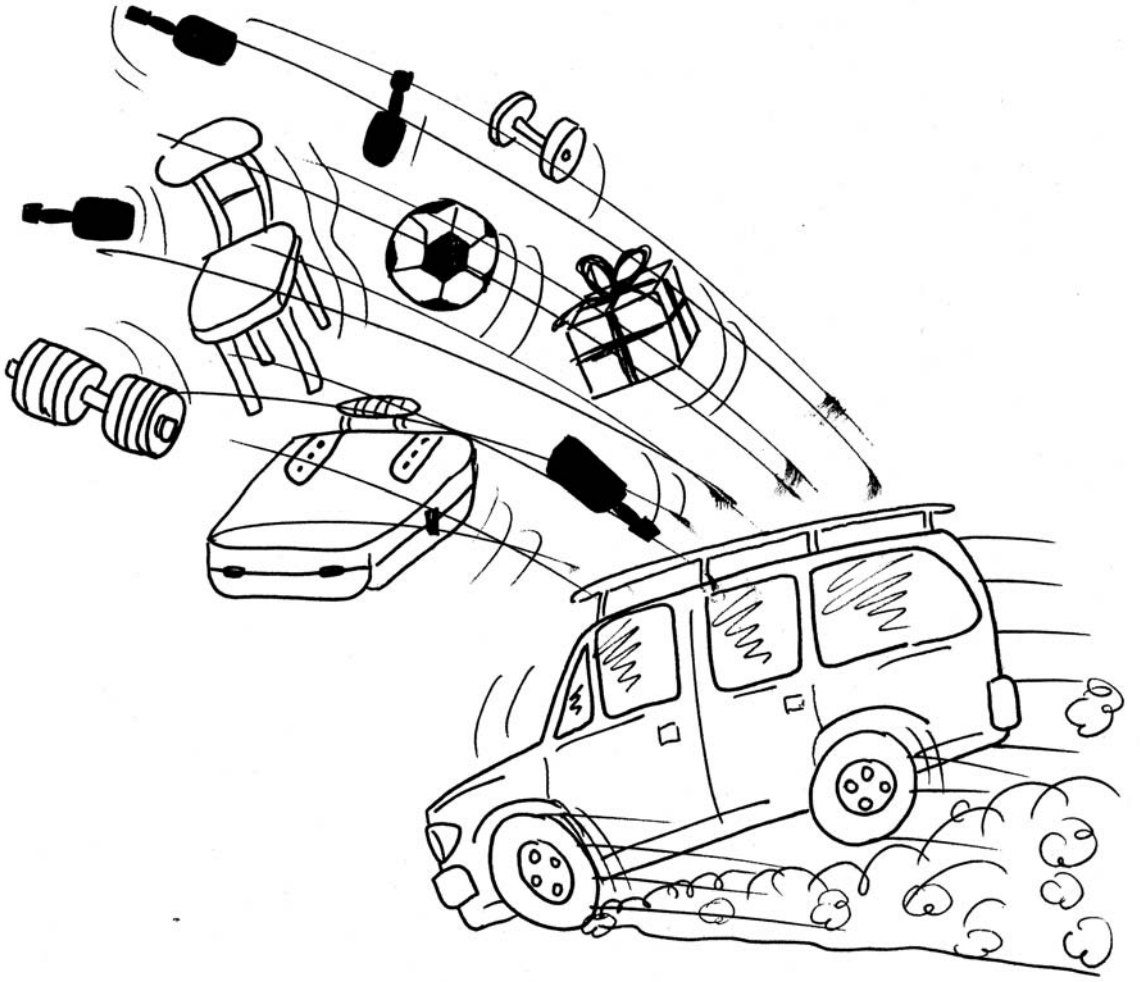
Auch wenn der Verkehr durch Baustellenampeln geregelt wird, ist im Bereich von Baustellen besonders vorsichtig zu fahren. Wer bei „grün“ fährt, darf nicht auf freie Fahrt vertrauen, da der Baustellenbereich und die herrschenden äußeren Bedingungen eine besondere Sorgfalt erfordern.
AG Coburg vom 30.04.2002/ 12 C 941/01; LG Coburg 33 S 2/02 rechtskräftig (aus: www.justiz-coburg.de)

Ein Pkw-Fahrer handelt grob fahrlässig, wenn er auf einer Autobahn an einer baustellenbedingten Fahrbahnverengung trotz diverser Vorwarnschilder und Leuchtpfeile, sowie einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100km/h mit erheblicher Geschwindigkeit auf einen sichernden Absperrwagen auffährt.
OLG Düsseldorf vom 09.12.1999/ 10 U 47/99 (aus: NZV 2001, S.81-82)

3.7 Quellenangaben

- StVO,
- VwV zur StVO,
- RSA,
- NGefAG,
- StPO,
- OWiG,
- Schipper/Ketzner/Krage:Verkehrslehre
- Jagusch/Hentschel: Straßenverkehrsrecht
- Intern

4. Ladungssicherung



4.1 Begriffserläuterungen

"Ladung" bezeichnet Güter, Waren, Handels- oder sonstige Artikel beliebiger Art, die befördert werden sollen.

Nicht unter den Begriff Ladung fallen Ausrüstungsgegenstände, wie z.B. Werkzeug oder Spannketten. Personen sind ebenfalls keine Ladung.

4.2 Rechtliche Grundlagen

Die Aufgabe der Ladungssicherung besteht darin, Leben und Gesundheit von Personen zu schützen und das Ladegut vor Schaden zu bewahren. Dabei ist davon auszugehen, dass Ladung grundsätzlich gesichert werden muss (beginnend beim PKW).

Alle am Transport Beteiligten, Fahrer, Verlader, Fahrzeughalter, Absender und Frachtführer sind für die Ladungssicherung gemeinsam verantwortlich.

Wer die Verantwortung für eine ordnungsgemäße Ladungssicherung trägt, ist in Bestimmun-
Gen und Gesetzen eindeutig geregelt.

§ 22 StVO - Ladungssicherung
§ 23 StVO - sonstige Pflichten des Fahrzeugführers
§ 30 I StVZO - Beschaffenheit der Fahrzeuge
§ 31 II StVZO - Verantwortung für den Betrieb von Fahrzeugen
§ 412 HBG - Verantwortlichkeit des Frachtführers/ Betriebssicherheit)
§ 412 HBG - Beförderungssicherheit

4.3 Verantwortlichkeiten

Verantwortlichkeit des Fahrzeugführers

Der Fahrer muss die vorschriftsmäßige Beschaffenheit seines Fahrzeugs, seines Zuges, der Ladung und dessen Besetzung verantworten (§§ 22, 23 StVO).

Beispiele von Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch mangelhaft gesicherte La-
dung:

- Verlängerung des Bremsweges bei gleichzeitiger Überbeanspruchung der Bremsein-
richtungen durch erschwerte Lenkung
- geringe Bremsverzögerung
- verminderte Wendigkeit des Fahrzeugs in Steigungen und Gefällen
- übermäßige Beanspruchung aller beweglichen Fahrzeugteile
- Beschädigung und Zerstörung von Straßenkörpern.

Verantwortlichkeit des Verladers

§22 StVO richtet sich nicht nur an den Fahrzeugführer, sondern an jeden, der für die ord-
nungsgemäße Verstauung der Ladung verantwortlich ist, insbesondere aber an denjenigen,
der unter eigener Verantwortung das Fahrzeug beladen hat.

Verantwortlich ist hier der "Leiter der Ladearbeiten". Diese Person muss eigenverantwortlich handeln können und das Recht haben, die Beladung ungeeigneter oder nicht ausreichend aus-gerüsteter Fahrzeuge abzulehnen.

Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters

Der Fahrzeughalter ist zu regelmäßigen Kontrollen verpflichtet. Er genügt jedoch seiner Überprüfungspflicht auch durch eine gelegentliche Inaugenscheinnahme.
Er kann sich zur Erfüllung seiner Überwachungspflicht auch eines Fuhrparkleiters, Betriebsleiters o.ä. bedienen.

Beachte hierzu auch § 9 OWiG wichtig für Leiter des Fahrdienstes von Betrieben oder Behörden). Danach kann die Ahndung gegen des Beauftragten nur dann erfolgen, wenn die Beauftragung ausdrücklich und unter klarer Bezeichnung der Pflichten erfolgt ist (OLG Düsseldorf).

Zu beachten ist auch § 130 OwiG zur Verletzung der Aufsichtspflicht.

Verantwortlichkeit des Absenders und Frachtführers

Der Absender ist für die beförderungssichere Verladung und somit für die eigentliche La-
dungssicherung verantwortlich.
Eine beförderungssichere Verladung setzt nicht nur eine dem Transportweg der Ladung angepaßte und ausreichende Verpackung voraus, welche eine eigene Gefährdung des Inhalts oder Gefährdung anderer Güter ausschließt, sondern auch eine sichere Befestigung und Verladeweise, welche ein

Umfallen, Verschieben und Herabfallen während des Transportes (auch in Extremsituationen) verhindert.

Der Frachtführer ist für die Bereitstellung eines geeigneten Fahrzeugs und darüber hinaus auch für die betriebssichere Verladung zuständig.
Unter Betriebssicherheit ist die Kombination von Verkehrssicherheit plus Arbeitssicherheit zu verstehen.
Er, der Frachtführer, muß darauf achten, dass das beladene Fahrzeug allen Anforderungen des Straßenverkehrs jederzeit genügt.

Merke: Der Frachtführer ist der Spediteur und nicht der Fahrzeugführer. Die Verpflichtung zur Ladungssicherung regelt der § 412 I HBG.

Merke: Selbst die abstrakte Möglichkeit, dass die Ladung im Fahrbetrieb auf der Ladefläche verrutschen könnte, stellt bereits eine verfolgbare Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit dar (zum normalen Fahrbetrieb gehören auch Vollbremsungen, Ausweichmanöver und schlechten Wegstrecke).

Eine konkrete Gefährdung wird dabei nicht vorausgesetzt!

Von ungesicherten Ladungen geht grundsätzlich eine latente Betriebsgefahr mit einer wesentlichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit aus, da permanent die Möglich-
besteht, dass die Ladung von der Ladefläche fällt, wodurch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.

4.4 Folge von Pflichtverstößen

Fahrzeugführer:

§ 22 StVO - bei der Beladung anwesend, ohne wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit

§ 22 StVO - bei der Beladung anwesend mit wesentlicher Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.

§ 23 StVO - bei der Beladung nicht anwesend mit wesentlicher Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.

Verlader:

§§ 22, 23 StVO i.V.m. § 49 StVO - Ladung ist verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen besonders zu sichern

Fahrzeughalter:

§ 31 StVZO i.V.m. § 69a StVZO - Der Halter ist für die vorschriftsmäßige Ausrüstung, Besetzung und die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs verantwortlich.

Hinweise für die polizeiliche Kontrolle

Grundsätzliche Ermittlungsarbeit:

Die telefonische Ermittlung der verantwortlichen Personen für die Verlader- und Halterverantwortung, möglichtst noch am Kontrolltag, ist sehr wichtig!
In vielen Betrieben ist diese Verantwortlichkeit nicht eindeutig geregelt oder man ist sich (z.B.) der Verladeverantwortlichkeit gar nicht bewußt.

Wird der Anhörbogen direkt an die Firma geschickt, kommt es vor, dass er ohne Angabe von Personalien zurückgesandt wird und dann Nachermittlungen erforderlich werden.

Bei der telefonischen Befragung sollten folgende Personalien unbedingt festgestellt werden:
Name, Vorname, Geburtsdatum und -ort. Als Adresse kann die Firmenanschrift gelten.

Diese Daten sind erforderlich, damit die Bußgeldstelle den Auszug vom Kraftfahrtbundesamt in Flensburg anfordern kann.

Sachbearbeitung:

Festgestellte Verstöße nach Verlust der Ladung sind nach folgenden Vorgaben zu bearbeiten:

Maßnahmen:

- Absicherung der Gefahrenstelle durch Funkstreifenwagen
- Benachrichtigung Fuhramt/ Straßenmeisterei zwecks Reinigung der Fahrbahn
- Benachrichtigung des Havariekommissars zwecks Veranlassung von Sofortmaßnahmen zur Rettung, Bergung und Minimierung von Ladungs- und Lagerschäden
- Zunächst Untersagung der Weiterfahrt
- Nachsicherung an der Kontrollstelle, bzw. Umladen auf ein geeignetes Fahrzeug
- Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeigen gegen den Fahrer, den Halter und den Verlader fertigen, da das verwendete Fahrzeug ungeeignet ist, bzw. die Ladung nicht gesichert wurde.
- Ggf. Verkehrsdurchsagen veranlassen und Verkehr um- / ableiten

Beweismittel:

- je ein Bildbericht pro Anzeige
- Ausfüllen der Checkliste "Niederzurren" pro Anzeige
- Sicherstellen verwendeter oder mitgeführter und erforderlicher abgereifter Zurrmittel im Original als Beweismittel im Verfahren gegen den Halter

Verstoßketten:

- Fahrer: § 22 StVO, bzw. § 23 StVO i.V.m. § 49 StVO
- Halter: § 31 StVZO i.V.m. § 69a StVZO
- Verlader: § 22 i.V.m. § 49 StVO plus "Anlage Verladeverstoß"

Havariekommissar

Im Straßenverkehr ereignen sich viele Unfälle aufgrund von unzureichend und falsch gesicherter Ladung. Um einen noch größeren Schaden zu vermeiden, ist oft der Einsatz eines Havariekommissars erforderlich.

Der Havariekommissar ist eine vom Versicherer bevollmächtigte, neutrale Person, die am Unfallort den eingetretenen Schaden an der Ladung begutachtet und sowohl die Schadensursache, als auch die Schadenshöhe feststellt. Im Normalfall ist diese Person ohne Vollmacht für Anerkennung oder Auszahlung des Schadens. Der Havariekommissar wird meißtens für Transportversicherungen oder Spediteure tätig.

Im Wesentlichen besteht seine Aufgabe in der Aufnahme von Schäden an Gütern und Verpackungen, die im Rahmen des Transportes beschädigt wurden. Außerdem leitet er Schadenminderungsmaßnahmen ein und versucht, die Güter notfalls bestmöglich zu veräußern.

Bei verderblichen Gütern stellt der Havariekommissar nach Absprache mit dem Eigentümer und dessen Versicherung die Verwertung und Entsorgung der beschädigten Güter sicher.

Das Ergebnis seiner Beurteilung wird im Havariezertifkat festgehalten. Dies ist ein Bericht über Ursache, Höhe und Umfang eines Transportschadens, sowie der von ihm veranlaßten Maßnahmen.

Der Einsatz des Havariekommissars wurde bis vor einigen Jahren im Vekehrsunfallerlaß geregelt. Vor mehreren Jahre wurde diese Regelung jedoch aufgehoben. Derzeit existiert keine einheitliche Regelung für seinen Einsatz.

4.5 Urteile

Fallbeispiel 1:

Sachverhalt:

Ein Berufskraftfahrer führte einen Lastzug, auf dessen Ladefläche sich acht Paletten Bimssteine befanden. Die Steine waren auf den Paletten in fünf Schichten übereinander geladen worden, wobei die beiden obersten Reihen über die Bordwand hinausragten.

In Fahrtrichtung nach vorne bestand in Fahrtrichtung Formschluß. Nach hinten und zu den seitlichen Wänden war jedoch kein Formschluß gegeben. Nur die oberste Schicht jeder Palette war durch ein Verpackungsband horizontal umreift. Zur Palette, bzw. zum Fahrzeugbau selbst bestand keine Verbindung.

Der Fahrer des LKW wurde vom Amtsgericht zu einer Geldbuße von 100,- DM verurteilt, da er seine Ladung nicht ausreichend gesichert hatte.

Das AG stützte sein Urteil auf das Gutachten eines anerkannten Sachverständigen, welcher neben der VDI 2700 als "anerkannte Richtlinie der Technik" zur Beurteilung der möglichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auch zusätzlich Fahrversuche durchführte.

Da die geladenen Steine bei einem verkehrsüblichen Bremsmanöver hätten herabfallen können, stellte das Gutachten in seinem Ergebnis auf eine konkrete Verkehrsgefährdung ab.

Entscheidung und Begründung:

Folgende Feststellungen wurden durch das OLG getroffen:

- Gem. §§ 22 Abs. 1, 23 Abs.1 StVO ist der Fahrer für die Vorschriftsmäßigkeit der Ladung und deren Sicherung verantwortlich.
- Sicherungsmaßnahmen sind in der Form erforderlich, daß die Ladung nicht nur bei üblichen Transport mit Kurvenfahrt und normalen Bremsmanövern, sondern auch bei Starken Bremsmanövern, Vollbremsungen mit hoher Verzögerung, Unebenheiten auf der Fahrbahn oder ähnlichen Verkehrssituationen weder umkippt verrutscht noch herunterfällt.
- Die Beurteilung der notwendigen Sicherung ist immer Einzelfallabhängig. Zu einer sachgerechten Sicherung zählen neben des Verstauens nach den in der Praxis anerkannten Regeln auch die Regeln der Baukunst.
- Zu beachten ist hier die VDI 2700. Sie enthält die gegenwärtig anerkannten technischen Ladungsregeln.
- Sie ist kein Gesetz, sondern ein Regelwerk, welches Hinweise enthält, die für die verkehrs- und betriebssichere Handhabung von Ladung auf Kfz von Bedeutung sind.
- Die VDI 2700 ist rechtlich als "objektives Sachverständigengutachten" einzuordnen. Sie ist eine Gemeinschaftsarbeit von Fachleuten aus Industrie, des Güterkraftverkehrs, der

Berufsgenossenschaften, des TÜV sowie der Fahrzeug- und Aufbauhersteller. Die Voraussetzungen der Sachkunde, Neutralität und Unabhängigkeit werden von ihr erfüllt.
Sie ist jedoch nicht schematisch anzuwenden, sondern unterliegt als "objektives Sachverständigengutachten" der richterlichen Prüfung und, soweit erforderlich, der Anhörung eines Sachverständigen in der Hauptverhandlung.

Folge dieser Feststellungen ist, dass die Rechtsprechung die "anerkannte Richtlinie der Technik", also die VDI-Richtlinien, zur Klärung des Sachverhalts hinzuzieht, da die einschlägigen Vorschriften der StVO (§§ 22,23) zwar fordern, dass die Ladung gesichert werden muss, nicht aber beschreibt, wie dies geschehen muss.

(OLG Koblenz, Beschluß v. 06.09.1991, Az: 1 Ss 265/91)

Quelle: www.tis-gdv.de/tis/ls/koenigsberger/urteile/ge6.htm

Fallbeispiel 2:

Sachverhalt:

Ein LKW-Fahrer hatte auf seinem offenen Fahrzeug als Ladung kleine Steinchen (Rollsplitt) bis in Bordwandhöhe geladen. Von dieser ungesicherten Ladung wurde bei der Autobahnfahrt Teile der Ladung vom Fahrzeug geweht und trafen die Front samt Windschutzscheibe eines nachfolgenden Reisebusses. Der Busunternehmer klagte gegen den Halter des LKW auf Schadenersatz gem. § 823 BGB.

Entscheidung und Begründung:

Dem Busunternehmer wurde das Recht auf Schadenersatz zugesprochen. Durch das Gericht wurde festgestellt, dass die Sicherung der Ladung allein durch die Bordwände nicht ausreichend war. Die Ladung hätte durch eine Plane oder ähnliches abgedeckt werden müsse.

Folge hiervon war, dass die Versicherung des Fahrzeughalters des LKW den Schaden am Reisebus begleichen mußte.

Unter gewissen Umständen besteht jedoch auch die Möglichkeit für die Versicherung, den Fahrzeughalter in Regress zu nehmen, also einen Teil ihrer Leistungen vom Versicherungsnehmer wieder zurückzufordern.

(OLG Köln, Beschluß v. 01.06.1994, Az: 11 U 217/93)

Quelle: : www.tis-gdv.de/tis/ls/koenigsberger/urteile/ge7.htm

§ 34 StVZO

Der Führer eines LKW muß bei Übernahme eines bereits beladenen Fahrzeuges dessen Gewicht nicht selbständig ermitteln, sondern darf sich auf die Gewichtsangaben des Verladers verlassen, soweit keine Anhaltspunkte für eine Überladung vorliegen.

(OLG Düsseldorf, Beschluß v. 07.09.1992, Az: 2 Ss (Owi) 315/92 - Owi) 99/92 II

Sachverhalt:

Der Betroffene führte eine LKW mit Auflieger, welcher Basaltschotter geladen hatte. Das zGG betrug 40000 Kg. Bei einer durchgeführten Kontrolle betrug das Gewicht des Zuges abzüglich eines Toleranzwertes von 100 Kg jedoch 46200 Kg.

Der Betroffene gab an, gewöhnlich andere Ladungen zu befördern und nur für einen kranken Kollegen eingesprungen zu sein. Er habe sich auf die Angaben des Verladers verlassen, der ihm bestätigte, daß das Fahrzeug nicht überladen sei.

Quelle: NZV 1993, Heft 2, Seite 80

§ 10 I Nr. 1 GefahrgutG, § 9 II Nr. 1, XIV GGVS

1. **Der Verlader hat beim Verkauf gefährlicher Güter den Fahrer des Fremdfahrzeuges auf das Gefahrgut und dessen Bezeichnung, gegebenenfalls auch auf die Beachtung der §§ 7, 7a GGVS, nicht aber darauf hinzuweisen, wie die Gefahrgüter zu transportieren sind.**
2. **Die Pflicht zur Beachtung von Vorschriften über das Beladen trifft der Verlader gemäß § 9 XIV GGVS 1993 nur dann, wenn er zugleich Beförderer ist oder das Beladen von Fremdfahrzeugen übernommen hat.**

(BayObLG, Beschluß v. 10.10.1996, Az: 3 ObWi 103/96)

Quelle: NZV 1997, Heft 6, Seite 284

§ 22 StVO

Nach § 22 StVO ist neben dem Lenker und Halter des Fahrzeuges auch der Leiter der Ladearbeiten für die verkehrsichere Verstauung der Ladung verantwortlich.

(OLG Stuttgart, Beschluß v. 27.12.1982, Az: Ss 858/82)

Quelle: LSE, S. 567, Dr. P. Xanke, Erich Schmidt Verlag 1995

§§ 22 Abs. 1, 23Abs. 1 Satz 2 StVO

Hat der Führer eines LKW die Ladung nur ungenügend gesichert und fallen deshalb während der Fahrt Teile der Ladung auf die Straße, so verstößt er nur gegen § 22 bs. 1 StVO, nicht aber zugleich gegen die Vorschrift des § 23 Abs. 1 Satz 2 StVO, dem lediglich die Bedeutung einer Auffangbestimmung zukommt.

(OLG Düsseldorf, Beschluß v. 08.02.1984, Az: Ss Owi 41/84/ I)

Quelle: LSE, S. 567, Dr. P. Xanke, Erich Schmidt Verlag 1995

§ 34 StvZO

1. Die Verantwortung für die Einhaltung der zulässigen Achslast trifft grundsätzlich den Führer des LKW.

2. Sind aber keinen äußeren Anzeichen einer Überladung erkennbar, kann sich der Führer des Fahrzeugs auf dem ihn als zuverlässig bekannten Verlader verlassen.

(Bayr. ObLG, Beschluß v. 23.07.1980, Az: 2 Ob Owi 321/80)

Quelle: LSE, S. 568, Dr. P. Xanke, Erich Schmidt Verlag 1995

§§ 34 Abs. 2, 42 Abs. 2 StVZO

An die den Kraftfahrzeugführer hinsichtlich der Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts und der zulässigen Anhängelast treffenden Sorgfaltspflicht sind strenge Anforderungen zu stellen. Er muß sich zuverlässig Gewißheit darüber verschaffen, daß die insoweit vorgeschriebenen Grenzen mit Sicherheit nicht überschritten sind.

(OLG Düsseldorf, Beschluß v. 09.03.1983, Az: 5 Ss Owi 81/83 - 65/83 I)

Quelle: LSE, S. 568, Dr. P. Xanke, Erich Schmidt Verlag 1995

§§ 31 Abs. 2, 34 Abs. 2 StVZO; § 130 OwiG

Kommt der Halter über einen längeren Zeitraum seiner Verpflichtung, die Inbetreibnahme seiner Fahrzeuge im Zustand der Überladung zu unterbinden, nicht nach, so ist er für die in der Folgezeitvorkommenden Überladungen selbst verantwortlich. Sein Unterlassen stellt bereits einen Unmittelbaren Verstoß gegen die betriebsbezogene Pflicht dar, so daß de (Auffang-) Tatbestand des 3 130 OwiG daneben außer Betracht bleibt.

(OLG Düsseldorf, Beschluß v. 27.03.1985, Az: 5 Ss (Owi) 1/85 - 69/85 I)

Quelle: LSE, S. 568, Dr. P. Xanke, Erich Schmidt Verlag 1995
§ 34 StVZO

Die Annahme der Fahrlässigkeit eines Kraftfahrzeugführers bei Überschreiten des zulässigen Gesamtgewichts und/oder der zulässigen Achslast erfordert die Feststellung besondere, auf die Überladung hinweisender Umstände, wie etwa durchbiegende Federn, verlangsamtes Anzug- uns Steigungsvermögen des Kraftfahrzeuges, geminderte Bremsverzögerung, Änderung des Lenkverhaltens, evtl. auch Höhe, Umfang und Art der Ladung.

(OLG Düsseldorf, Beschluß v. 29.10.1985, Az: 5 Ss (Owi) 333/85-274/85 I)

Quelle: LSE, S.569, Dr. P. Xanke, Erich Schmidt Verlag 1995

§ 31c StVZO

Eine Verurteilung wegen Führens eines überladenen Fahrzeuges ist nicht möglich, wenn das Fahrzeug auf polizeiliche Anordnung lediglich von der Verladestelle zur Waage geführt wird; die polizeiliche Anordnung berührt aber nicht die Rechtswidrigkeit des Fahrens wegen sonstiger Beschaffenheits- oder Ausrüstungsmängel, welche der Polizei bei Erteilung der Anordnung nicht bekannt waren.

(BayObLG, Beschluß v. 10.06.1992, Az: 1 Ob Owi 120/92

Quelle: LSE, S. 570, Dr. P. Xanke, Erich Schmidt Verlag 1995

4.6 Fazit

Bei der Kontrolle der Ladungssicherung ist immer wieder festzustellen, das häufig eine große Unkenntnis über die Zusammenhänge der Ladungssicherung herrscht.
Aus diesem Grund reagieren die Betroffenen auf eine beanstandete Ladungssicherung in der Regel mit Unverständnis. Es sind auch Dienstaufsichtsbeschwerden und Regressanforderungen gegen die einschreitenden Beamten eingereicht worden. In Ausnahmefällen wurden sogar Strafanzeigen erstattet.

Leider ist in Reihen der Polizei, bei den Bußgeldstellen und bei den Gerichten noch nicht das zur Ahndung der Verstöße erforderliche Wissen über die Ladungszusammenhänge der Ladungssicherung vorhanden.

Ladungssicherung ist ein sehr umfangreiches Thema. Diese Ausarbeitung soll dem ESD-Beamten als erste Hilfestellung, bzw. als Nachschlagewerk vor Ort dienen.

Die Verfasser empfehlen, an einem Lehrgang beim BiPNi in Wennigsen teilzunehmen, um kompetent und sachgerecht einschreiten zu können.

Eine umfassende Ausarbeitung zum Thema Ladungssicherung ist beim BiPNi Wennigsen erhältlich!

5. Verkehrssicherungspflicht an Grund- und Privatgrundstücken

5.1 Begriffserläuterung / Definition

Neben der bereits in der Einleitung erläuterten allgemeinen Verkehrsicherungspflicht gibt es zahlreiche Beispiele für besondere Verkehrssicherungspflichten. Diese umfassen unterschiedliche Sach- und Gefahrenbereiche.

Im folgenden Abschnitt wird die aus dem Privatrecht abgeleitete Verkehrssicherungspflicht im Hinblick auf Gebäude und Grundstücke näher ausgeführt.

Die Verkehrssicherungspflicht, im Hinblick auf private Gebäude und Grundstücke, ergibt allgemein zunächst aus §823 BGB.

Die Verkehrssicherungspflichten, auch in diesem Bereich, sind zahlreich und entziehen sich daher einer abschließenden Aufzählung.

Einige Beispiele für spezifische Gefahren und der daraus resultierenden besonderen Verkehrssicherungspflicht im Zusammenhang mit Gebäuden sind:

die Pflicht zur Sicherung des Zuganges zu einem Gebäude, insbesondere bei außergewöhnlich schwierigen und gefährlichen Witterungsverhältnissen (z.B. bei Schnee- und Eisglätte)

Gefahren im Zusammenhang mit Licht- und Kellerschächten, d.h. die damit verbundene Pflicht zur ordnungsgemäßen Sicherung

die Verkehrssicherungspflicht bezüglich technischer Apparaturen innerhalb von Gebäuden (z.B. Heizungen, Fahrstühle, Rolltreppen etc.)

„Hinsichtlich der von einem Grundstück ausgehenden Gefahr ist der Verkehrssicherungspflichtige auch für den das Grundstück umgebenden Verkehrsbereich verantwortlich. Insbesondere bezieht sich die Verkehrssicherungspflicht auf die Umzäunung des Grundstücks.“
(Münchener Kommentar Bürgerliches Gesetzbuch, Schuldrecht Besonderer Teil, 2.Halband, Hrsg.: Dr. Kurt Rebmann, Dr. Dr. Franz-Jürgen Säcker, C.H. Becksche Verlagsbuchhandlung, München 1980, S. 1213)

Zu den Gefahren, die von einem Grundstück ausgehen und den sich daraus ableitenden Verkehrssicherungspflichten gehören z.B.:

- Die bereits oben erwähnte Streupflicht bei besonderen Witterungslagen (z.B. Schnee- und Eisglätte)

- Die adäquate Sicherung eines Gartenteiches, bzw. Swimmingpools (insbesondere hinsichtlich der Gefahr des Ertrinkens von Kleinkindern)

- die Gefahr, die von einem baumbestandenem Grundstück ausgehen (z.B. Umsturz eines Baumes, Abfallen eines Astes)

- Gefahren und entsprechende Sicherungspflichten bezüglich Abriß-,bzw. Trümmergrundstücken.

Ferner ergeben sich besondere Verkehrssicherungspflichten, wenn auf einem Grundstück ein besonderer Verkehr, z.B. in Form einer Rodelbahn, eröffnet wird.

Wie bereits Eingangs erwähnt sind die Beispiele der Verkehrssicherungspflicht zahlreich und werden nahezu täglich durch die Einzelfallrechtsprechung ergänzt.

Im Folgenden wird die Verkehrssicherungspflicht an einigen ausgewählten Beispielen verdeutlicht.

Hierbei konzentrieren sich die Ausführungen auf die Bereiche der Streupflicht, die mit einem baumbewachsenen Grundstück einhergehenden Sicherungspflichten sowie der Sicherungspflicht gegen Schäden durch sog. Dachlawinen.

Ergänzend folgt eine Rechtssprechungsübersicht zu verschiedenen Fällen aus der Rechtssprechung.

5.2 Rechtliche Grundlagen / Pflichten

„Die Räum- und Streupflicht bildet einen Unterfall der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht, die privatrechtlich aus dem § 823 BGB hergeleitet wird“
(NJW 1988, Heft 50, S. 3177 ff)

Der Räum- und Streupflicht ist in der Zeit von 07.00 Uhr bis 20.00 Uhr nach zukommen; an Sonn- und Feiertagen von 09.00 Uhr bis ggf. 20.00 Uhr.
An Orten, an denen auch nachts mit einem erhöhtem Fußgängeraufkommen zu rechnen ist, wie z.B. bei Gaststätten o.ä., ist auch in den Nachtstunden der Räum- und Streupflicht nachzukommen.

Sollte es aufgrund der Wetterlage erforderlich sein erneut zu räumen und zu streuen, sind die entsprechenden Maßnahmen zu wiederholen. Als zumutbar gilt zeitlicher Abstand von drei Stunden. Auf das Räumen und Streuen kann bei anhaltendem Schneefall sowie bei sich ständig erneuerndem Glatteis verzichtet werden, wenn zu erkennen ist, dass die getroffenen Maßnahmen innerhalb kurzer Zeit wirkungslos sein werden.
Bei leichtem Schneefall bleibt die Sicherungspflicht jedoch bestehen.

Weiterhin wird dem Verkehrssicherungspflichtigen, nach Ende des Schneefalls o.ä., eine Wartezeit eingeräumt, in der er sich vergewissern kann, dass es sich nicht nur um eine kurzfristige Unterbrechung handelt.

Auf dem Gehweg ist so zu räumen und zu streuen, dass zwei Fußgänger vorsichtig auf dem geräumten Streifen aneinander vorbeigehen können (ca. 100 bis 120 cm).
(NJW 1988, Heft 50, S. 3177 ff)
An Stellen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen insbesondere an Fußgängerüberwegen o.ä. ist eine breitere Bahn zu räumen und zu streuen.
(http://www.rechtsanwalt-horst.de/Info-Service/Streupflicht/body_streupflicht.html)

„Die Auswahl der zum Streuen verwendeten Mittel steht dem Pflichtigen frei.“
(NJW 1988, Heft 50, S. 3177 ff)
Der bekannten Salz bzw. Salz-Asche-Gemische sind abstumpfende Mittel wie Rollsplitt, Granulate und Sand vorzuziehen.

Ist die Verkehrssicherungspflichtige Person aufgrund ihres gesundheitlichen Zustandes o.ä. Gründe nicht in der Lage ihrer Streu- und Räumpflicht nachzukommen, so hat sie dafür Sorge zu tragen, dass eine andere Person diese Aufgaben übernimmt und erfüllt.
(http://www.rechtsanwalt-horst.de/Info-Service/Streupflicht/body_streupflicht.html)

5.3 Verantwortlicher

Die Reinigungs- und Streupflicht trifft grundsätzlich den Grundstückseigentümer selbst.
(http://www.rechtsanwalt-horst.de/Info-Service/Streupflicht/body_streupflicht.html)

Verkehrssicherungspflichtig für öffentliche Gehwege sind zunächst die Städte bzw. die Gemeinden, welche häufig von ihrer gesetzlichen Möglichkeit, die Verkehrssicherungspflicht auf die Anlieger abzuwälzen, Gebrauch machen, sodass die Streu- und Reinigungspflicht auch bzgl. der Gehwege auf die Eigentümer der Anliegergrundstücke übertragen wird.

Für den Grundstückseigentümer wiederum besteht die Möglichkeit diese Pflichten auf Dritte, wie z.B. den Mieter (eindeutige Vereinbarung im Mietvertrag wann und wie der Mieter zu reinigen und zu streuen hat (http://www.rechtsanwalt-horst.de/Info-Service/Streupflicht/body_streupflicht.html)), zu übertragen. Für den Vermieter bleibt jedoch eine Kontroll- und Überwachungspflicht bestehen.
(http://www.justiz.bayern.de/olgn/buergerinfo/themen/stichwort005.htm)

5.4 Rechtliche Grundlagen/Pflichten

Im Folgenden wird die Fallgruppe der Verkehrssicherungspflicht im Zusammenhang mit baumbestandenen Grundstücken erörtert.

Allgemein hat derjenige, der die Verfügungsgewalt über ein an einer öffentlichen Straße befindlichen Gelände ausübt, dafür Sorge zu tragen, dass von diesem Gelände keine Gefahren für andere ausgehen.

Der Eigentümer ist dem gemäß zur Rücksicht auf den Straßenverkehr verpflichtet und hat jegliche schädigenden Einwirkungen, die von seinem Grundstück ausgehen und die Teilnehmer des öffentlichen Straßenverkehrs gefährden, zu unterlassen.

Dies bedeutet, dass auch die Baumbepflanzung an einer Straße in einer Weise zu gestalten ist, dass eine über das natürliche Maß hinausgehende Gefährdung der Straßenbenutzer ausgeschlossen ist.

Die Beachtung forstwirtschaftlicher Betriebsnormen und Grundsätze entbindet nicht von solcher Sicherungspflicht, da der Sicherheit menschlichen Lebens Vorrang vor forstwirtschaftlichen oder grundstücksgestalterischen Aspekten zukommt.
(Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, Heft 5, 10. Jahrgang,10.Mai 1997, S. 202)

Die rechtliche Grundlage für diese Verkehrssicherungspflicht ergibt sich grundsätzlich aus §823 BGB.

Für die Durchführung der Verkehrssicherungspflicht sind forstwirtschaftliche sowie landschaftsgärtnerische Grundsätze und Normen heranzuziehen.

Der Verkehrssicherungspflicht ist genüge getan, wenn nach dem jeweiligen Stand der Technik Sicherungen getroffen werden.
Hierbei muss die Prüfung, bzw. die Beobachtung durch eine verständige Person erfolgen. Hierzu erfolgt eine sog. Baumkontrolle.

Bei entsprechendem Verdacht muss eine eingehende Untersuchung erfolgen.
Ein Verdacht besteht z.B., wenn der Baum unter Vitalitätsverlust leidet, absterbende Teile aufweist, Schäden an Stamm, Ästen, Wurzeln hat und hierdurch die Gefahr des Einsturzes oder des Herabfallen von Ästen besteht.
Es wird eine Sichtkontrolle durchgeführt, welche vom Boden aus erfolgt.

Gefordert wird eine Stand- und Bruchsicherheit sowie ein Lichtraumprofil.
Die Höhe der Bäume, welche in den öffentlichen Verkehrsraum hineinragen richtet sich nach der STVO, welche Fahrzeuge bis 4 m Höhe erlaubt.
Die Forderungen hängen auch von der Bedeutung der Straße ab.
Der Regelfall sieht eine Höhe von 4 m bei 50 cm Seitenabstand vor (bei Bäumen an der Fahrbahn). Bei Radwegen ist eine Höhe von 2,50 m bei 30 cm Seitenabstand vorgesehen.
(http://www.infodienst-mlr.bwl.de/la/LVG/Baumpflege/baumko.htm)

5.5 Verantwortlicher

Der Verkehrssicherungspflichtige ist grundsätzlich der Eigentümer oder der rechtlich Verantwortliche für das jeweilige Grundstück.

Es kommen demnach Privatpersonen, Städte, Gemeinden etc. in Frage.

Die Verkehrssicherungspflicht kann, wie auch in anderen Sach- und Gefahrengebieten, delegiert, d.h. an Dritte abgegeben werden (z.B. vom Grundstückseigentümer an den Grundstückspächter).

Diese Übertragung der jeweiligen Pflicht, in diesem Falle die Baumkontrolle, muss vertraglich geregelt werden und in ihrem Umfang genau festgeschrieben sein.
Eine unmissverständliche Absprache ist unbedingt erforderlich.
(Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, Heft 5, 1. Jahrgang, 10. Mai 1997, S. 201).

Dennoch kann sich der Erstgarant nicht völlig von seiner ursprünglichen Verantwortlichkeit befreien. Er muss sich Gewissheit darüber verschaffen, dass der neue Sicherungspflichtige über die erforderliche Eignung verfügt und, ob er in angemessener Weise seiner Sicherungspflicht nachkommt.
Es besteht also weiterhin eine Verkehrsicherungshaftung, in Form einer Organisations- und Aufsichtshaftung für den Erstgaranten.
(Münchener Kommentar BGB, Schuldrecht Besonderer Teil, 2. Halbband, Hrsg.: Dr. K. Rebmann, Dr. Dr. F.-J. Säcker, C.H. Becksche Verlagsbuchhandlung, München 1980, S.12070 Rdnr. 195)

Wem die Verkehrssicherungspflicht zukommt hängt also davon ab, wo sich der Baumbewuchs letztendlich befindet: auf einem Privatgrundstück oder im öffentlichen Verkehrsraum.
Zudem kann eine Delegation der Verkehrssicherungspflicht stattgefunden haben.

5.6 Rechtliche Grundlagen/Pflichten

Bzgl. der Verkehrssicherungspflicht bei möglichen Dachlawinen wird zwischen der allgemeinen und der "besonderen Lage" sowie zwischen schneearmen, schneereichen und mittleren Lagen unterschieden.

Aufgrund der allgemeinen Gefahr, daß von einem schneebedeckten Dachlawinen abgehen können wird der Grundstückseigentümer nicht dazu verpflichtet spezielle Maßnahmen zur Verhinderung zu treffen.

In Schneearmen Gebieten, wie Hamburg, Schleswig-Holsstein, Nieder- Mittel- und Oberrheingebiet sowie der Kraichgau, die Vorderpfalz und der Bodenseeraum, besteht aufgrund der örtlichen Schneelage keine Pflicht Gitter oder Haken auf dem Gebäudedach anzubringen. Hier können die Hauseigentümer darauf vertrauen, daß der Schnee langsam auf dem Dach abschmilzt und eben nicht als Lawine abgeht.
Sollte in den schneearmen Gebieten tatsächlich, aufgrund von extrem starken Schneefällen, Lawinengefahr bestehen, so wird dem Verkehrsteilnehmer eher zugemutet sich darauf einzurichten und dementsprechend solchen Gefahrenquellen aus dem Weg zu gehen.

Zu den schneereichen Gebieten zählen die Hochgebirgslagen. Gerade im Alpengebiet muß mit einer ständigen Dachlawinengefahr gerechnet werden, weshalb auch größere Ansprüche an die Aufmerksamkeit der Passanten gestellt werden.
Im Gegensatz zu Orten mit einem hohen Fremdenverkehrsaufkommen oder zu Innenstädten von Großstädten kann die Verkehrssicherungspflicht in Gebirgsdörfern aus den o.g. Gründen beschränkt sein oder entfallen.
In Orten mit starkem Fremdenverkehr und in Innenstädten muß zumindest eine Warnpflicht bestehen, da nicht damit gerechnet werden kann, daß sich die Aufmerksamkeit der Passanten auf die Gefahr von Dachlawinen richtet.

Entscheidend sind die Steilheit des Daches, die Dacheindeckung, die Gebäudehöhe, unterschiedliche Dachneigungen, die Größe der Dachfläche sowie die besondere Baugestaltung.

Ab einer Dachneigung von mehr als 20 bis 30 Grad könnte es erforderlich sein Gitter am Dach anzubringen. In verschiedenen Bauordnungen wird ab einer Dachneigung von 45° das Anbringen von Gittern vorgeschrieben.
Ab wann eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorliegt ist von Gebiet, der Schneehöhe etc. (s.o.) abhängig. So kann es sein, daß z.B. im schneearmen. Oberrheingebiet eine Dachneigung von 40 bis 45 Grad keine Pflichten mit sich bringt, in Bayern aber bereits ab einer Neigung von 35° Vorsorgemaßnahmen getroffen werden müssen.

Der Schneeanfall auf dem Dach sollte täglich ein- bis zweimal durch den Hauseigentümer oder dessen Vertreter kontrolliert werden.

Bei einem ständigen starken Niedergang von Schneemassen wird eine erhöhte Pflicht zur Aufmerksamkeit gefordert. Dies ist allerdings nachts nicht der Fall. Bei sehr niedrige Temperaturen, sowie Tauwetter, Wetterumschwünge und starke Schneefälle besteht eine Warnpflicht.
Die Räumung des Daches kann nur in sehr engen Ausnahmefällen (erhebliche Schneemassen mit deren Abrutschen zu rechnen ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse im Rahmen der Zumutbarkeit) verlangt werden, da sich die räumende Person häufig dadurch in Lebensgefahr begibt. Um seiner Verkehrssicherungspflicht trotzdem nachzukommen hat der Hauseigentümer oder Vertreter Warnschilder auzustellen.

Straßen- oder Gehwegstücke vor Privathäusern können nur durch die Straßenverkehrsbehörde gesperrt werden (vgl. §§ 44, 45 StVO).

Kann durch das Aufstellen von Warnschildern der Gefahr des Schadenseintrittes nicht genüge getan werden, so sind Schneefanggitter anzubringen. Mit einem ca. 25 cm hohem Gitter wird der Sorgfalt genüge getan.
(NJW 1983, Heft 51, S. 2911 ff)

5.7 Verantwortlicher

Im Rahmen seiner ihm als Eigentümer obliegender Pflichten hat der Vermieter Vorkehrungen zu treffen, daß durch herabstürzendes Eis weder Personen noch Sachen beschädigt werden.
(http://www.lexcobra.de/mietrechtd.htm)
Siehe 3.1 und 3.2.

5.8 Folgen von Pflichtverstößen

Folgen in zivilrechtlicher Hinsicht

Gem. § 823 BGB ist derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, dem anderen zum Ersatz des daraus entstandenen Schadens verpflichtet.
(http://www.suerekli.de/verkehrs-zivilrecht.htm)

Hierzu muss der Pflichtige schuldhaft, bzw. vorwerfbar gehandelt haben, d.h. haftungsbegründend gehandelt haben. Als Schuldform genügt bereits Fahrlässigkeit.
Der Verantwortliche muss seine Pflicht vorwerfbar vernachlässigt haben.

„Maßstab ist dabei weder der überängstliche noch der Sorglose, sondern der verständige und umsichtige, in vernünftigen Grenzen vorsichtige Mensch.“
(Neue Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 5, 10. Jahrgang, !0. Mai 1997, S. 201)

Hierbei ist anzumerken, dass ein absoluter Schutz für alle denkbaren Gefahren oder Möglichkeiten eines Schadenseintritts nicht verlangt werden kann.

Bestimmte Sorgfalts- und Sicherheitsstandards müssen eingehalten werden.
Werden eben diese nicht eingehalten und ist die Verletzung eines Dritten (Person- oder Sachschaden) darauf zurückzuführen, haftet der verpflichtete Verursacher.

Die Art, Inhalt und Form des Schadensersatzes ergibt sich aus § 249 ff BGB. Gem. § 249 BGB hat der zum Schadensersatz verpflichtete den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Zustand nicht eingetreten wäre.
Bei der Verletzung einer Person oder Beschädigung einer Sache kann der Geschädigte statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen.

Hierunter fallen im allgemeinen Arzt- und Krankenhauskosten, Verdienstausfall, Mietwagenkosten, Reparaturkosten o.ä..
(BGB, Palandt, Verlag C.H.Beck München 1999, S. 258, 281 ff, 946)

Strafrechtliche Folgen

Vernachlässigt der Verkehrssicherungspflichtige schuldhaft seine ihm obliegenden Pflichten und führt dies z.B. zu einer Verletzung bei dem Geschädigten, so besteht die Möglichkeit wegen fahrlässiger Körperverletzung angeklagt zu werden.
(http://www.justiz.bayern.de/olgn/buergerinfo/themen/stichwort005.htm)

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrigkeiten können nach § 59 NGefAG mit einer Geldbuße von bis zu 10.000 DM geahndet werden.

5.9 Fazit

Das Thema Verkehrssicherungspflicht ist, wie bereits bemerkt, ein sehr umfangreiches Thema. Insbesondere hinsichtlich der zahlreichen besonderen Verkehrssicherungspflichten in den vielen unterschiedlichen Gefahren- und Sachbereichen.

Die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht im privaten Bereich ist häufig Gegenstand zivilrechtlicher Auseinandersetzungen.
Dieser Bereich ist somit aus polizeilicher Sicht relevant, da die Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche der Polizei als ein Aufgabenbereich gesetzlich zugeschrieben ist.
Um diesem Auftrag gerecht zu werden, das heißt die zivilrechtlichen Ansprüche adäquat zu sichern, muss deutlich sein, wer in einem Fall von Verkehrssicherungsverletzung als Verantwortlicher in Frage kommt und in welcher Form der Verantwortliche haftbar gemacht werden kann.
Genau zu diesem erforderlichen „groben“ Verständnis über das Thema Verkehrssicherungspflicht soll diese Ausarbeitung einen Beitrag leisten.

Als Polizeibeamter sollte zumindest über rudimentäre Kenntnisse in diesem Bereich verfügt werden, um ggf. eine Pflichtverletzung zu erkennen und entsprechend erforderliche Maßnahmen einzuleiten.

Die Verfolgung, bzw. Aufklärung von Straftaten ist bekanntermaßen originäre Aufgabe der Polizei. In den Fällen von Verkehrssicherungsverletzungen muss das Vorliegen einer Straftat jedoch zunächst als solche erkannt werden. In Betracht kommen z.B.:
§ 229 StGB (fahrlässige Körperverletzung), § 222 (fahrlässige Tötung),
§ 303 (Sachbeschädigung).

5.10 Rechtsprechung

Streu- und Räumpflicht

Laut der Gemeindesatzung wurde die Räum-und Streupflicht auf die Eigentümer der anliegenden Grundstücke übertragen. Für eine Übertragung dieser Pflicht vom Eigentümer auf den Mieter bedurfte es der Zustimmung der Gemeinde, die jedoch nicht eingeholt wurde. Lediglich im Mietvertrag wurde diese Übereinkunft festgehalten.
An einem Morgen begann es auf den frostigen Boden zu regnen, so daß der Boden extrem glatt wurde. Der Gehweg war weder geräumt noch gestreut. Als ein älterer Herr dort entlang ging stürzte dieser und zog sich eine schwere Kopfverletzung zu.
Der Eigentümer des anliegenden Hauses verwies bzgl. der Schadensersatzforderung und des Schmerzengeldes auf den seiner Meinung nach verantwortlichen Mieter.
Das OLG Celle entschied, daß der Vermieter seine Räum- und Streupflicht verletzt habe, da die Gemeindesatzung die Eigentümer hierfür verpflichte. Bei einer Übertragung der Pflichten auf den Mieter müsse der Vermieter den Mieter genau überwachen. Zudem sei der Vermieter im vorliegendem Fall nicht von der Räum- und Streupflicht befreit gewesen, da die Zustimmung der Gemeinde bzgl. der Übertragung der Pflichten auf den Mieter nicht vorgelegen haben. Der Vermieter hatte somit für den Schaden einzustehen.

Urteil des OLG Celle vom 6. August 1997, Az.: 9 U 15/97
(http://www.finanztip.de/recht/immobilien/bw056.htm)

Auch bei extremen Witterungsverhältnissen, wie z.B. bei länger anhaltendem Regen auf gefrorenen Boden (sog. Blitzeis), ist der Verkehrssicherungspflichtige dazu verpflichtet durch wiederholte Streumaßnahmen die Gefahr des Ausgleitens wenigstens zu vermindern. Er wird bei extremen Wetterlagen somit nicht gänzlich von der Räum- und Streupflicht entbunden.

Urteil des OLG Hamburg vom 24.03.2000, Az.: 11 45/98
(http://www.finanztip.de/recht/immobilien/ur23p01002.htm)

Aufgrund von heftigen Schneefällen räumt ein Hausmeister morgens den Vorplatzvor einem Haus mit Imbissladen.
Hier rutschte nachmittags gegen 16.00 Uhr ein Passant auf einer Eisscholle von ca. 20 cm. Durchmesser aus, die sich auf dem ansonsten ordnungsgemäß geräumten Vorplatz befand.

Laut BGH hat der Verkehrssicherungspflichtige seiner Räum- und Streupflicht mit so viel Sorgfalt nachzukommen, daß es Passanten bei entsprechender Vorsicht möglich ist, den Gehweg gefahrenfrei begehen zu können.
Die Schadensersatzklage des gestürzten Passanten wurde mit dieser Begründung abgewiesen.

Urteil des OLG Oldenburg vom 10. Februar 1998, Az.: 12 U 80/97
Bestätigt durch Beschluss des BGH vom 19. Januar 1999, Az.: VI ZR 75/98
(http://www.finanztip.de/recht/immobilien/so070.htm)

Im Winter sind Unfälle auch auf geräumten und gestreuten Wegen nicht auszuschließen. Aufgrund dessen ist der Verletzte darlegungs- und beweispflichtig bzgl. der Verletzung der Räum- und Streupflicht des Verkehrssicherungspflichtigen sowie des ursächlichen Zusammenhanges zwischen dieser Verletzung der Pflichten und des Unfalls.

Urteil des OLG Hamm vom 04.08.1999, Az.: 13 U 41/99
(http://www.finanztip.de/recht/immobilien/ur23p00023.htm)

Von der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht ist nicht auszugehen, wenn ein Fußgänger bei Glatteis am Gehsteigrand ausrutscht, da er damit rechnen muß, daß in diesen Bereichen gestreut ist.

Urteil des OLG Nürnberg vom 22.12.2000, Az.: 6 U 2402/00
(http://www.justiz.bayern.de/olgn/rspr/ls/leits318.htm)

Wenn sich ein Fußgänger einer rechtzeitig erkennbaren Eisfläche auf dem Gehweg nähert und er diese versucht zu überqueren, ohne extreme Vorsicht an den Tag zu legen, und zieht er sich hierbei Verletzungen zu, so wird für ihn hälftiges Mitverschulden begründet.

Urteil des OLG Hamm vom 12. Mai 1998, Az.: 27 U 3/98
(NZV 1998, Heft 11, S.465)

Frühmorgens streute ein Gastwirt den vor seinem Lokal befindlichen Fußweg. Danach fing es erneut an zu schneien, der Gastwirt jedoch vergaß erneut zu streuen. Gegen Mittag hatte es bereits wieder aufgehört zu schneien, die Schneedecke war mittlerweile jedoch durch Passanten fest getreten worden. Eine Frau kam auf dieser fest getretenen Schneedecke zu Fall und brach sich das rechte Sprunggelenk. Sie forderte von dem Gastwirt Schadensersatz sowie Schmerzensgeld.

Der Gastwirt wurde dazu verurteil der Frau Schmerzensgeld (DM 6000,-) zu zahlen sowie zwei Drittel der unfallbedingten Aufwendungen zu ersetzen.
Der Frau wurde Mitschuld angerechnet. Sie musste ein Drittel des Schadens selbst übernehmen, da sie nicht die notwendige Sorgfalt beim Begehen des offensichtlich glatten Gehwegs hatte walten lassen.

Urteil des OLG vom 20. März 1998, Az.: 22 U 154/97
(http://www.finanztip.de/recht/sonstiges/so096.htm)

In einer Autowaschanlage kommt ein Mann auf einer Eisfläche, die sich vor Waschanlage gebildet hat zu Fall und verletzt sich erheblich.

Das OLG Köln war der Auffassung, daß der Betreiber der Autowaschanlage im Rahmen seiner gewerblichen Tätigkeit eine erhöhte Gefahrenquelle schaffte und er deshalb erneut hätte tätig werden müssen, sobald nach seinen Maßnahmen Flüssigkeit auf den Fußboden gelangte, die zu Eis gefrieren konnte.
Dem Mann wurde jedoch eine Mitschuld zugerechnet, da er bei den zum Vorfallszeitpunkt herrschenden Temperaturen damit hätte rechnen müssen, daß sich Eis auf der Anlage befand. Die Mitschuld betrug jedoch weniger als 50 %, da ein Kunde einer Autowaschanlage darauf vertrauen kann, daß der Betreiber seiner Verkehrssicherungspflicht im allgemeinen ordnungsgemäß nachkommt.

Urteil des OLG Köln vom 17. Juli 1998, Az.: 16 U 15/98
(NZV 1999, Heft 4, S. 165)

Der Boden im Eingangsbereich einer Diskothek war aufgrund von Eis und Schnee uneben und rutschig. Wenige Meter von der Eingangstür entfernt befand sich eine Stelle, die mit blankem Eis bedeckt war. Hier stürzte eine Frau und verletzte sich.

Den Betreiber einer Diskothek trifft eine erhöhte Pflicht Gefahrenquellen im Bereich der Diskothek zu beseitigen, da hier mit einem erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Zudem hat ein Diskothekbetreiber damit zu rechnen, daß seine Gäste auch aufgrund des Genusses von Alkohol unaufmerksam sind.
Somit habe der Betreiber einer Diskothek insbesondere im Eingangsbereich der Betriebsstätte besonders sorgfältig zu räumen und zu streuen.
Dieser Pflicht kam der Diskothekenbesitzer nicht nach.
Der Geschädigten wurde ein Mitverschuldensanteil von einem Drittel zugeschrieben.

Urteil des OLG Nürnberg vom 8. Dezember 1999, Az.: 4 U 3180/99
(http://www.justiz.bayern.de/olgn/rspr/urt/u_4u3180_99_olg.htm).

Auf einer vereisten Fläche auf einem zum Hotel zugehörigen Parkplatz kam eine Frau zu Sturz und verletzte sich an der Kniescheibe. Vom Hotelbetreiber forderte sie die Ersetzung des materiellen sowie des immateriellen Schadens.

Das LG Augsburg war der Auffassung, daß es nicht ausgereicht habe das Gelände lediglich zu räumen, sondern, daß es zusätzlich hätte gestreut werden müssen. Der Hotelbesitzer habe somit seine Verkehrssicherungspflicht verletzt.
Der gestürzten Frau wurde jedoch ein Mitverschulden von 50 % angerechnet, da sie angesichts der Witterungsverhältnisse mit Glätte hätte rechnen und sich dementsprechend mit Sorgfalt hätte bewegen müssen.

Urteil des LG Augsburg vom 11. Januar 2001, Az.: 3 O 2846/00
(http://www.fahrschule.de/Verkehrsrecht/Urteile/Parkplatz_streuen.html)

Ein Mann stellte sein Fahrzeug ab, um eine Sparkasse in einem nahegelegenen Gebäude aufzusuchen. Obwohl er bemerkte, daß der Gehweg aufgrund des Eisregens sehr glatt war, begab er sich zu Fuß zur Sparkasse. Auf dem Rückweg zum Pkw stürzte er und verletzte sich erheblich.
Er verklagte die Eigentümer des Gebäudes auf Schadensersatz, da der Fußweg nicht gestreut war.

Die Schadensersatzklage wurde, trotz der Verletzung der Streupflicht durch den Grundstückseigentümer, abgewiesen, da das OLG Hamm der Auffassung war, daß es sich nicht um einen notwendigen Gang zur Sparkasse gehandelt habe und der Kläger deshalb zu einem späteren Zeitpunkt - bei besseren Witterungsverhältnissen - hätte die Sparkasse aufsuchen können. Zudem hätte er die nicht glatte Fahrbahn nutzen können. Der Kläger sei in Kenntnis der Gefahrenlage gewesen und wäre somit auch in der Lage gewesen den weiteren Ablauf zu steuern, hätte somit die Gefahrenlage umgehen können; er habe das Risiko selbst übernommen.

Urteil des OLG Hamm vom 05. Juni 1998, Az.: 9 U 217/97
(http://www.finanztip.de/recht/immobilien/ur23p99011.htm)

Um 06.05 Uhr morgens kam ein Mieter einer Wohnung in einem Mehrfamilienhaus auf der verschneiten Außentreppe zu Fall und verletzte sich.
Er forderte von dem Vermieter Schadensersatz, da dieser seine Streupflicht verletzt habe.

Die Schadensersatzforderungen wurden jedoch abgewiesen, da sich der Sturz außerhalb der "allgemeinen Verkehrsstunden" - vor 07.00 Uhr - ereignet hatte. Zu diesem Zeitpunkt hätte noch keine Verkehrssicherungspflicht bestanden, da dies eine unzumutbare Belastung dargestellt hätte.

Urteil des OLG Düsseldorf vom 20. Juni 2000, Az.: 24 U 143/99
(http://www.wdr.de/tv/recht/urteile/leitsatz/rl02602.html)

Bäume

Alle Entscheidungen in diesem zivilrechtlichen Bereich beruhen auf Richterrecht, d.h. auf Einzelfallentscheidungen.

Die Urteile zu der Fallgruppe der Schäden verursacht durch Bäume sind zahlreich.

Es werden daher nur einige wenige beispielhaft zitiert.

Das Oberlandesgericht Nürnberg entschied in einem Fall, bei dem ein umstürzender Baum einen Pkw beschädigte.

Sachverhalt:

Die Klägerin hatte ihr Fahrzeug ordnungsgemäß am Rand einer innerörtlichen Straße geparkt.
Unmittelbar daneben befand sich ein Villengrundstück mit Baumbewuchs.
Unter diesen Bäumen befanden sich mehrere Weißbuchen.
In der Nacht kam es zu einem heftigem Sturm, bei dem ein der Weißbuchen entwurzelt wurde.
Der Baum fiel in Richtung Straße und beschädigte den Pkw der Klägerin.
Es entstand ein Totalschaden (Zeitwert des Pkw: 7000 DM).
Die Pkw-Eigentümerin warf dem Grundstücksbesitzer vor, seiner Verkehrssicherungspflicht nicht nachgekommen zu sein und forderte Schadensersatz.

Entscheidung:

Das Oberlandesgericht Nürnberg wies die Klage als unbegründet ab.

Begründung:

Aufgrund der Beweislage sahen die Richter keine rechtliche Handhabe, der Klägerin zu ihrem Ausgleichsanspruch zu verhelfen.
Für den Grundstücksbesitzer gab es keinen konkreten Anlass an der Standfestigkeit der Weißbuch zu zweifeln.
Zwar ergab eine spätere Untersuchung des Baumes, dass dieser an Wurzelfäule litt, dies war nach Angaben eines Sachverständigen jedoch nicht nach außen hin sichtbar.
Zwar war eine Woche zuvor bei einem Sturm bereits eine andere Weißbuche entwurzelt worden, daraus musste aber der Verantwortliche nicht gleich den Verdacht schöpfen, dass dies auch bei anderen Bäumen der Fall sein könnte.
Die Forderung in einem solchen Fall vorsorglich jeden einzelnen Baum genauestens zu untersuchen und eventuell an öffentlichen Wegen befindliche Exemplare zu fällen hielten die zuständigen Richter für unverhältnismäßig.
Dies würde die Verkehrssicherungspflicht, die man einem Grundstücksbesitzer rechtlich zumuten könne, überspannen.

Urteil des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 20.9,1995, Az. 4 U 1761/95; rechtskräftig.

(htt://www.justiz.bayern.de/olgn/presse/info/ziv/prziv140.htm)

In einem anderen Fall entschied das Oberlandesgericht bezüglich eines Baumes, der in eine Straße ragte.

Sachverhalt:

Im vorliegenden Fall hat ein Autofahrer mit seinem 3,2 m hohen Pkw-Anhänger
einen Baum gestreift.
Der Baum stand seit geraumer Zeit schräg und ragte in einer Höhe von ca. 2-3 Metern
leicht in die Fahrbahn.
Es entstand Sachschaden und der Pkw-Fahrer forderte Schadensersatz.

Entscheidung:

Der Schadensersatzklage des Pkw-Halters wurde stattgegeben.

Dachlawinen

Ein Schneefanggitter ist immer dann anzubringen, wenn aufgrund der Konstruktion des Daches die Gefahr besteht, daß Dachlawinen abgehen und dadurch Passanten oder der Straßenverkehr beeinträchtigt werden könnten.

Urteil des OLG Thüringen vom 03. April 1996, Az.: 7 U 1361/95
(http://www.wdr.de/tv/urteile/leitsatz/rl00252.html)

Der Geschädigte hat häufig dann mit hälftigen Mitverschulden zu rechnen, wenn er den möglichen Lawinenabgang hätte erkennen können oder müssen.

Urteil des OLG Köln vom 26. März 1980, Az.: 10 U 179/79
(NJW 1983, Heft 51, S.1916)

Ein Pkw-Fahrer stellte sein Fahrzeug vor einem Haus ab, an dessen Hauswand ein Schild (45 x 27 cm) mit der Aufschrift "Vorsicht! Dachlawine" angebracht war. In dem Zeitraum von einer Woche vorher hatte es viel geschneit. Der Schneefall war in Regen übergangen und die Temperaturen waren angestiegen.
Kurz nachdem der Fahrer seinen Pkw abgestellt hatte ging eine Dachlawine ab, welche das Fahrzeug des Mannes beschädigte.
Das Dach des Hauses hatte eine Neigung von 35° und an der betreffenden Stelle befanden sich keine Schneefanggitter, weshalb der Pkw-Fahrer vom Gesamtschaden (DM 7046,06,-) zunächst 70 %, dann 50 % beanspruchte.

Das AG Leutkirch war der Auffassung, daß die Dachneigung mit 35° unter der kritischen Grenze von 45° lag, sowie keine konkreten Umstände das Anbringen von Dachgittern erforderten.
Der Verkehrssicherungspflichtige sei durch das Anbringen des Warnschildes seiner Verkehrssicherungspflicht nachgekommen.
(NJW 1998, Heft 8, S. 331 f)

Der Geschädigte stellte sein Fahrzeug auf einem Hotelparkplatz ab. Vom Dach des Hotels ging eine Dachlawine ab, wodurch sein Pkw beschädigt wurde.

Das Gericht verurteilte den Hotelbetreiber zur Übernahme eines Teils des Schadens, da aufgrund des Einrichtens des Parkplatzes eine besondere Verkehrssicherungspflicht auf den Hotelbesitzer übergegangen sei. Er hätte den Parklatz aufgrund der bestehenden Dachlawinengefahr sperren oder zumindest die Autofahrer durch ein Hinweisschild warnen müssen.

Urteil des OLG Frankfurt a. M. vom 27. April 2000, Az.: 22 U 90/98

(http://www.wdr.de/tv/recht/urteile/leitsatz/rl02379.html)
Gebäude

Die Ausführungen bezüglich der rechtlichen Grundlagen und der Verantwortlichen stimmen mit den Ausführungen zur Streupflicht und zur Verkehrssicherungspflicht im Zusammenhang mit baumbewachsenen Grundstücken und der Streupflicht überein. Auch die Erörterungen zu den rechtlichen Folgen von Pflichtverstößen finden hier Anwendung.

Es wird sich daher im Folgenden auf eine Auflistung von Beispielen aus der Rechtssprechung beschränkt um die verschiedenen Verkehrssicherungspflichten anhand dieser zu verdeutlichen.

In einem konkreten Fall wurde eine Vermieterin auf Schadensersatz wegen Verletzung aus der Verkehrssicherungspflicht verklagt, da das Kind von Mietern beim Betreten des Wohnhauses gegen eine Glasscheibe in der Hauseingangstür gestoßen ist.
Das Kind zog sich hierbei Verletzungen zu.
Es handelte sich hierbei um eine Tür mit Aluminiumrahmen, in dem zwei Glasscheiben eingesetzt waren. Die Glasscheiben waren drei Millimeter dicke Scheiben Ornamentglas.

Die Vermieterin wandte ein, dass die Tür den bautechnischen Sicherheitsanforderungen bei Errichtung des Gebäudes entsprochen habe und der Einbau von bruchsicherem Glas nicht verlangt werden könnte.

Die Vorinstanz hat die Klage abgewiesen. Bei der Berufung der Kläger hat das Oberlandesgericht Koblenz dieses Urteil aufgehoben.

Es wurde eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht der Vermieterin festgestellt. Nach allgemeinen Sicherheitsanforderungen ist die Vermieterin dazu verpflichtet für eine Ausstattung der Hauseingangstür mit weitgehend bruchsicherem, zumindest jedoch splitterfreiem Glas zu sorgen.

Aufgrund der besonderen Konstruktion der Tür, war es möglich, dass man mit der Hand gegen die Glasscheibe stieß, wenn man vom Türdrücker abrutschte.

Die Verkehrssicherungspflicht erfordere auch Vorkehrungen gegen ein möglicherweise zu beanstandendes, jedoch den Verkehrsgepflogenheiten entsprechendes und somit hinnehmbares Verhalten.

Es sei, laut OLG-Richter, nicht ungewöhnlich, dass Bewohner und Besucher eines Hauses wegen mitgeführter Gegenstände nicht den Türdrücker benutzen sondern sich gegen die nach innen öffnende Tür lehnen, um in das Haus zu gelangen.

Urteil des Oberlandesgericht Koblenz vom 10.10.1996, veröffentlicht in WuM 1997, S.376
(http://www.bbu.de/aktuell/recht/ar088.html)

In Koblenz wollte eine 70-jährige Mieterin Abends ihren im selben Haus wohnenden Sohn besuchen. Als sie sich mitten auf der Treppe befand erlosch die Treppenhausbeleuchtung. Die Beleuchtung war automatisch auf 20 Sekunden begrenzt. Die Frau stürzte im Dunkeln und brach sich den Oberarm.

Das Oberlandesgericht sprach der Frau ein Schmerzensgeld in Höhe von 10 000 Mark zu.

„Leuchtet das Treppenhauslicht nur 20 Sekunden, so verletzt der Hauseigentümer seine Verkehrsicherungspflicht“, begründeten die Richter.

Nach allgemeiner Anschauung dürfe man erwarten, dass beim Durchlaufen des

Treppenhauses nicht von Etage zu Etage jeweils das Licht neu eingeschaltet werden muss.

Urteil vom Oberlandesgericht Koblenz Az. 5 U 324/95
(http://www2.tagesspiegel.de/archiv/2001/10/12/ak-so-im-5516778.html)

Bezüglich der Befestigungspflicht für eine Lichtschachtabdeckung vor einem Hauseingang entschied der Bundesgerichtshof in einem Urteil.

Der BGH entschied in diesem Fall über die Pflicht des Eigentümers und Vermieters eines Mehrfamilienhauses, Abdeckroste eines Lichtschachtes gegen unbefugtes abheben zu sichern, wenn sich der Schacht über die Breite des Hauseingangs erstreckt.

Urteil vom 19.12.1989, Az. VI ZR 182/89 Oldenburg
(NJW 1990, Heft 19, S.1236)

In einem anderen Fall sind während eines Sturms Teile eines Kamins von einem Mietshausdach auf einen geparkten Pkw gestürzt und beschädigten diesen hierbei.

Der entstandene Schaden musste von dem Vermieter ersetzt werden, entschied der Richter. Hierbei wurde davon ausgegangen, dass der Gebäudebesitzer den Schornstein nur mangelhaft hat warten lassen.
Des Weiteren wurde ausgeführt, dass der Hausbesitzer seiner Verkehrssicherungspflicht nicht allein dadurch genüge, dass er den Schornstein regelmäßig von einem Schornsteinfeger überprüfen ließ. Dieser sei für die Überprüfung der Standsicherheit des Schornsteins weder zuständig noch kompetent.

Urteil des Amtsgerichts Grevenbroich, Az. 11 C 115/99
(http://www2.tagesspiegel.de/archiv/2002/10/12/ak-so-im-5516778.html)

In zwei Fällen in Nürnberg und Frankfurt rutschten Passanten auf Herbstlaub aus. Hierbei zogen sie sich Fußverletzungen zu.
Sie verklagten die jeweiligen Grundstückseigner – allerdings ohne Erfolg.
So meinten beispielsweise die Frankfurter Richter, dass gerade im Herbst die Rutschgefahr offenkundig sei. Dieser müsse sich jeder auch gewahr sein.
Von den Grundstückseignern könne nicht verlangt werden, jedem einzelnen Blatt hinterher zu jagen, aus Furcht, jemand könne darauf ausrutschen.

Urteil vom Oberlandesgericht Frankfurt, Az. 1 U 75/95; Oberlandesgericht Nürnberg, Az. 4 U 3149/92
(http://www2.tagesspiegel.de/archiv/2001/10/12/ak-so-im-5516778.html)

Sitzen die Eltern eines Kleinkindes (im konkreten Fall 3 Jahre alt) mit ihrem Gastgeber im Garten und spielen Karten und fällt das Kind in einen Gartenteich, liegt hierin keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des Grundstückseigentümers, wenn er auf die Beaufsichtigung durch die Eltern vertraut.

Im konkreten Fall war ein Ehepaar mit seinen beiden Töchter (3 und 10 Jahre alt) bei dem Beklagten in dem an die Wohnung grenzenden Garten zu Besuch.
Die Erwachsenen saßen am Gartentisch und spielten Karten.
Gegen 18 Uhr wurde die 3-jährige Tochter vermisst. Sie war unbemerkt in den Gartenteich (ca. 8 qm groß, Höchsttiefe 1m) gefallen.
Sie lag längere Zeit im Wasser und trug irreparable Hirnschäden davon.
Sie bedarf seit dem ständiger Pflege.

Die folgende Schadensersatz- und Schmerzensgeldklage wurde abgewiesen.

Der Beklagte hat bezüglich der Gefahrenquelle, die der Gartenteich darstellt, nur solche Sicherungsmaßnahmen zu treffen, die ein vernünftiger Mensch für

ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren.

In Bezug auf Kinder gelten, aufgrund ihres Spieltriebes und ihres Leichtsinns besondere Vorsichtsmaßnahmen, d.h. in diesem Fall z.B. darauf zu achten, dass das Gartentor geschlossen ist.
Im vorliegenden Fall war jedoch ein eventuelles Versäumnis des Beklagten nicht schadensursächlich.
Das Kind war zusammen mit seinen Eltern im Garten. Primär sind diese aufsichtspflichtig. Die Eltern konnten und mussten erkennen, dass von dem Gartenteich Gefahren ausgehen.
Der Grundstückseigentümer darf darauf vertrauen, dass Eltern ihre Kinder beaufsichtigen und sie von Gefahren (hier: Gartenteich) fernhalten.

Lediglich dann, wenn die Eltern offensichtlich ihrer Aufsichtspflicht nicht nachkommen, muss der Grundstückseigentümer den Gefahren aus dem Aufsichtsversäumnis begegnen.
Dies war jedoch vorliegend nicht der Fall.

Urteil des Oberlandesgericht Koblenz, Az. 5 U 39/95, veröffentlicht in MDR'95, S. 915 ff.)
(http://www.jura.uni-sb.de/sr/v0303.htm)

Bereits bei der Anlage eines Gartenteiches ist dafür zu sorgen, dass von diesem keine Gefahren für Dritte ausgehen.
Keine besonderen Sicherungsmaßnahmen sind in der Regel erforderlich, wenn das Grundstück nicht frei zugänglich ist.

Ist hingegen nach allgemeiner Lebenserfahrung damit zu rechnen, dass Dritte auf das Grundstück gelangen, ist der Grundstückseigentümer verpflichtet den Gartenteich entsprechen abzusichern.

Nach einer Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom Jahre 1994 ist dabei jedoch niemand verpflichtet, jede denkbar mögliche abstrakte Gefahr auszuschalten.
Eine absolute Sicherheit kann und muss nicht gewährleistet werden.
Notwendig sind nur solche Sicherungsmaßnahmen, die ein umsichtiger , in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für ausreichend erachten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren. Die Sicherungsmaßnahmen müssen dem Sicherungspflichtigem zudem zumutbar sein.

Urteil des Bundesgerichtshof, Az. VI ZR 162/93
(http://www.bseb.de/content/gartenteich.htm)

6. Sonstige Verkehrssicherungspflichten:

Beispiel: Sorgfaltspflichten beim Entzünden von erlaubnisfreien Raketen in der Silvesternacht.

6.1 Rechtliche Grundlagen:

Gemäß §§ 249-253 BGB (Schadensersatz), § 254 BGB (Mitverschulden) und § 830 BGB (Beteiligte, Mittäter) hat derjenige, der ein Feuerwerk zündet, ausreichende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, damit niemand zu Schaden kommt. Diese Vorkehrungen sind den jeweiligen Umständen anzupassen, aber verlangen von etwaigen Umstehenden auch situationsangepasste Verhaltensweisen und Vorkehrungen ab.

6.2 Verantwortliche:

Grundsätzlich hat derjenige, der das Feuerwerk betreibt als Verhaltensverantwortlicher (vgl. § 7 NGefAG) die Sicherungspflicht. Wird das Feuerwerk von mehreren Personen betrieben, haften diese für den Fall, daß nicht mehr feststellbar ist, wer den Schaden verursacht hat, jeder selbst. (Vgl. § 830 BGB).
Sollten objektiv beim Feuerwerksbetreiber weder ein Fehlverhalten, noch eine Sorgfalts-

pflichtverletzung festgestellt werden können, sondern läßt sich der Schadensfall vielmehr auf einen Produktfehler zurückführen, so ist hier der Hersteller des Feuerwerkskörpers in der Regresspflicht. (Vgl. Produkthaftungsgesetz)

6.3 Folgen von Plichtverstößen:

Verursacht ein Feuerwerksbetreiber dennoch Personen- oder Sachschaden, so ist einzelfallabhängig zu prüfen, ob und wie ihm der jeweilige Handlungserfolg strafrechtlich zuzurechnen ist.
Insbesondere kämen Körperverletzungsdelikte (§§) und Sachbeschädigungsdelikte (§§), aber möglicherweise auch Branddelikte (§§), in möglichen Vorsatz-oder Fahrlässigkeitsbegehungsweisen in Betracht.

Hiervon unabhängig besteht seine Schadensersatzpflicht gemäß §§ 241-253 BGB (Schadensersatz und Schuldverhältnis), wenn eine Sorgfaltspflichtverletzung nachgewiesen werden kann.

Die Höhe des jeweiligen Straf- bzw. Schadensersatzmaßes kann sich im Einzelfall jedoch auch an einem möglichen Mitverschulden eines Geschädigten gem. § 254 BGB orientieren und ggf. gemindert werden, wenn beim Geschädigten eine eigengefährdende Verhaltensweise vorlag, die dem Feuerwerksbetreiber nicht zurechenbar ist.

6.4 Rechtsprechung:

Sachverhalt I

Eine Frau verbrachte den Silvesterabend 1993/1994 zusammen mit weiteren Gästen in einem Hotel. Gegen Mitternacht baten die Veranstalter die Gäste ins Freie, weil auf der Terrasse ein Feuerwerk gezündet werden sollte. Als das Feuerwerk begann, schossen auch andere Hotelgäste ihre eigenen Raketen ab.

Ein unerwarteter Querschläger war jedoch unbemerkt in Richtung Zuschauer geflogen und hatte die Frau am linken Auge getroffen. Trotz umgehender ärztlicher Behandlung verlor die Frau 90 % der Sehkraft ihres linken Auges.

Die Frau verklagte den Hotelbetreiber auf 50.000 DM Schmerzensgeld wegen mangelnder Absicherung des Feuerwerks.

Urteil:

Das Oberlandesgericht Nürnberg gab der Klägerin dem Grunde nach Recht, verurteilte den Hotelbetreiber jedoch nur zur Zahlung von 25.000 DM.

Begründung:

Wer ein Feuerwerk veranstaltet, muß besonders vorsichtig, vorausschauend und sorgfältig zu Werke gehen. Er hat sicherzustellen, daß andere Personen oder Sachen nicht ernsthaft gefährdet werden.
Weiterhin muß er bedenken, daß der Umgang mit Feuerwerkskörpern selbst dann gefährlich bleibt, wenn alle Gebrauchsvorschriften des Herstellers eingehalten werden. Es kommt erfahrungsgemäß immer wieder zu technischen Fehlern und unvorhersehbaren Querschlägern.
All diese Unwägbarkeiten muß der Veranstalter schon bei der Wahl seines Standortes und des Sicherheitsabstandes berücksichtigen und seine Maßnahmen danach ausrichten.

Ein eingerichteter Sicherheitsabstand von nur 10 m, wie im vorliegenden Fall, reicht nach Auffassung des OLG Nürnberg nicht aus, da einem Zuschauer nicht genügend Zeit bleibe, einem Querschläger auszuweichen, zumal er durch Betrachtung des Feuerwerks abgelenkt sei.

Allerdings treffe die verletzte Frau ein nicht unerhebliches Mitverschulden, da sich jemand, der ein Feuerwerk aus der Nähe ansieht, darauf einstellen muß, daß dies nicht völlig ungefährlich ist.
Außerdem habe die Frau diese Gefahr noch unnötig erhöht, als sie sich der Abschussstelle noch freiwillig bis auf 5 m näherte.
Nach Abwägung dieser Umstände befand das OLG Nürnberg beide Verhaltensweisen als gleich schwerwiegend. Folgerichtig brauchte der Hotelbetreiber auch nur für die Hälfte des Schadens aufzukommen.

(OLG Nürnberg v. 18.08.1995, Az. 6 U 949/95)
Quelle: http://www.justiz.bayern.de

Sachverhalt II

In der Silvesternacht 1996/1997 hatten zwei junge Männer Silvesterraketen in Richtung eines 50 m entfernten Hauses geschossen und hieran durch Beschädigung von Putz und Treppengeländer einen Schaden von 1550 DM verursacht.
Der Hauseigentümer verklagte beide auf Schadensersatz.

Urteil:

Obwohl beide vehement bestritten, mit Raketen auf das Haus geschossen zu haben, verurteilte das Landgericht Nürnberg sie zur Schadensersatzzahlung in voller Höhe.

Begründung:

Nach Abwägung aller Indizien und Zeugenaussagen hatte das Gericht keinerlei Zweifel daran, daß die beiden jungen Männer es waren, die auf das Haus geschossen hatten.
Darüber hinaus war das Gericht zu der Auffassung gelangt, daß beide, trotz entgegenstehender eigener Aussagen absichtlich das Haus unter Beschuß nahmen.

Denn, egal ob fahrlässig oder vorsätzlich: Für die zivilrechtliche Haftung, anders als für die strafrechtliche, spielte dieser Unterschied keine Rolle.
Entscheidend war vielmehr, daß die beiden jungen Männer die Schäden am Haus zumindest in vorwerfbarer Weise verursacht hatten.
Ein solches Fehlverhalten stand nach Auffassung des Gerichtes fest.

Dementsprechend verurteilte das Landgericht Nürnberg die beiden Beklagten, den von ihnen angerichteten Schaden in vollem Umfang zu ersetzen.

(LG Nürnberg-Fürth vom 10.03.1998, Az. 13 S 6682/97)
Quelle: http://www.justiz.bayern.de

Sachverhalt III

Ein Mann wurde in der Neujahrsnacht 1982/1983 in der Nähe seines Hauses von einem Gegenstand am rechten Auge getroffen. Zu dieser Zeit feuerten zwei Männer etwa 17,5 Meter von dem Verletzten entfernt Silvesterraketen aus einer Sektflasche heraus ab.
Durch die Verletzung wurde das Sehvermögen des Mannes auf dem rechten Auge stark herabgesetzt, ein räumliches Sehen war nicht mehr möglich.
Da der Verletzte behauptete, eine der Raketen hätte ihre Flugbahn nicht eingehalten und ihn deshalb verletzt, verklagte er die beiden Männer auf Schadensersatz und Schmerzensgeld.

Urteil:

Das Landgericht hat der Klage lediglich zur Hälfte stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Eine -zugelassene- Revision des Klägers hatte keinen Erfolg.

Begründung:

Das Berufungsgericht rechtfertigt seine Klageabweisung damit, daß nicht festgestellt werden könne, daß die Beklagten ihre erforderliche Sorgfaltspflicht außer acht gelassen hätten. Tatsächlich hatte sich der Kläger der Abschussstelle bis auf 17,5 m genähert, der ursprüngliche Sicherheitsabstand der Beklagten hatte 25 m betragen. Außerdem hatte der Kläger sein Gesicht ungeschützt in Richtung der abgeschossenen Raketen gewandt, obwohl er wußte, daß seine Begleitung bereits vorher von einem abgestürzten Raketenteil an der Schulter (schadensfrei) getroffen wurde.
Den Kläger trifft also in höchstem Maße Eigenverschulden.
Weiterhin sah es das Gericht als erwiesen an, daß die Rakete, die den Kläger verletzt hatte, kein Querschläger war, sondern ordnungsgemäß nach der Zündung aufgestiegen war, auf dem Scheitelpunkt der Flugbahn explodierte und erst beim Sturz zu Boden den Kläger traf, als dieser nach oben sah.

Zwar sind an die Voraussicht und Sorgfalt derjenigen Personen, die ein Feuerwerk abbrennen, grundsätzlich hohe Anforderungen zu stellen, doch im vorliegenden Sachverhalt entschied das Gericht, da die Beklagten nur erlaubnisfreie Raketen benutzt, diese auch ordnungsgemäß verschossen hatten und diese auch einwandfrei funktionierten, daß beide ihre gebotenen besonderen Sicherungspflichten in der Silvesternacht erfüllt hatten, zumal der Kläger die Beklagten beim Abfeuern beobachtet hatte und sich somit auf eine etwaige Gefährdung einstellen konnte.

(BGH, Urteil vom 09.07.1985 - VI ZR 71/84 (Hamm))
Quelle: NJW 1986, Heft 1 / 2, S. 52 ff.

6.5 Fazit:

Auch in der Silvesternacht, in der ausgelassen das neue Jahr begrüßt wird, unterliegen Veranstalter von Feuerwerken, auch im privaten kleinen Bereich, der Verkehrssicherungspflicht. Diese kann im Einzelfall jedoch aufgrund üblicher Verkehrsauffassung gemindert werden, d.h. Umstehende haben auch für sich selbst Sicherheitsvorkehrungen zu treffen und sich auf die besondere Situation einzustellen. Dies entbindet den Veranstalter jedoch nicht von seinen grundlegenden Verkehrssicherungspflichten.

7. Sicherungspflicht des Personals von Kaufhäusern hinsichtlich des Bodenbelags

7.1 Bergriffserläuterung

Sicherungspflicht besteht generell für jede Art von Kaufhäusern und Geschäften. Im besonderen Maße jedoch für Inhaber von Selbstbedienungsläden, da es hier erfahrungsgemäß besonders häufig zu Verschmutzungen des Fußbodens im Bereich des Publikumverkehrs kommt.

7.2 Rechtliche Grundlagen/ Pflichten

In Kaufhäusern ist nicht selten zu beobachten, dass Waren, wie z. B. Gemüsereste oder Flüssigkeiten, durch den häufig starken Publikumverkehr zu Boden gerissen werden und dort liegen bleiben. Kommt eine Kunde hierdurch zu Schaden, kann der Inhaber zu Schadensersatzleistungen verurteilt werden.

Im konkreten Fall stürzte ein Kunde auf einem ca. 5 cm großen Fettfleck, der offensichtlich durch eine zu Boden gefallene Margarine- Packung verursacht wurde.
Das Warenhauspersonal bestand aus lediglich drei Personen, die während der Öffnungszeit keinerlei Kontrollen hinsichtlich derartiger Gefahrenstellen im Bereich der den Kunden zugänglichen Verkaufsflächen durchführten. Der Boden wurde täglich, nach Geschäftsschluss durch Reinigungskräfte gesäubert.

Das LG Nürnberg- Führt sah hierin eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht und verurteilte das Warenhaus zu Schadensersatz. (LG Nürnberg- Führt, vom 26.10.1994, Az. 11 S 4998/94)

Insbesondere in Selbstbedienungsläden seien regelmäßige Kontrollen hinsichtlich solcher Gefahrenstellen nach Auffassung des Gerichts notwendig, um derartige Gefahren für die Kunden des Kaufhauses zu mindern. Spezielles Kontrollpersonal müsse jedoch nur eingestellt werden, wenn diese Kontrollen durch das vorhandene Verkaufspersonal nicht durchgeführt werden können. (a.a.O.)

Jedoch erstreckt sich diese Sicherungspflicht nicht unendlich weit. Auch hier ist wieder festzustellen, dass sie sich auf Gefahren bezieht, die über die üblichen, typischen Gefahren des Nutzes hinausgehen.
So Stürzte beispielsweise eine Kundin eines Möbelhauses über die Stufe zu einem Podest, auf welchem sich einige Ausstellungsstücke des Möbelhauses befanden und erlitt einen komplizierten Armbruch.

Hier entschied das Gericht nicht auf Schadenersatz seitens des Geschäftes, weil es den Kunden möglich war, sich bei vernünftigem Verhalten frei und gefahrlos im Geschäftsbereich aufzuhalten. (LG Coburg, vom 17.01.2001, Az. 13 O 541/00).

Insgesamt hat der BGH entschieden, dass an dem Fußbodenbelag in den Kunden zugänglichen Bereichen von Kaufhäusern hohe Anforderungen zu stellen sind.
So muss beispielsweise der Bodenbelag im Eingangsbereich bei starkem Regen zum einen regelmäßig gewischt werden, um ein Ausrutschen der Kunden zu verhindern. Zum anderen muss sich in solchen Bereichen eine Fußmatte befinden, die einem Rutschen auf nassem Belag zusätzlich entgegenwirkt.

Im konkreten Fall stürzte eine Person im Eingangsbereich auf dem Feuchten Boden. Das Kaufhaus hatte den Eingangsbereich überdacht , eine Fußmatte ausgelegt und zudem einen Wischdienst eingesetzt, der den Bereich in regelmäßigen Abständen kontrollierte.
Dennoch kam der Inhaber des Warenhauses nach Auffassung des BGH seiner Verkehrssicherungspflicht nicht im vollen Umfang nach, da er als Bodenbelag PVC gewählt hatte, also einen Belag, der bei Nässe nicht die **bestmögliche** Rutschfestigkeit bietet. (BGH, VI ZR 238/93, Zfs´94, 396 ff).

7.3 Verantwortliche

Verantwortlich für die regelmäßigen Kontrollen des Bodenbelags auf etwaige, durch den Kunden nicht zu erwartende Gefahren ist hier, wie bereits unter 2. erwähnt, der Inhaber bzw. Betreiber des

Kaufhauses.
Ihm obliegt es, einen ordnungsgemäßen Bodenbelag auszuwählen und entsprechendes Personal für Kontrollen und Reinigung des Fußbodens einzusetzen.

7.4 Folgen von Pflichtverstößen

Bei etwaigen Schäden, die ein Kunde erleidet, ist der Verantwortliche schadenersatz- und evtl. schmerzengeldpflichtig, sollte er gegen seine oben beschriebenen Verkehrssicherungspflichten verstoßen haben. Auch hier ist im Einzelfall zu prüfen, ob der Tatbestand einer fahrlässigen Körperverletzung im Sinne des § 229 StGB erfüllt ist.

7.5 Fazit

Kommt ein Kunde in einem Kaufhaus oder ähnlichem Geschäft zu Schaden, weil durch den Fußbodenbelag in irgendeiner Weise eine Gefahr für ihn ausgeht, so kann es zur Schadenersatzpflicht für den Inhaber kommen.
Hierbei kommt es darauf an, ob der Inhaber alles ihm mögliche und zumutbare unternommen hat, um derartige Gefahren für den Kunden zu mindern. Ist dies nicht der Fall, ist er haftbar zu machen. Häufig wird in diesen Fällen dem Kunden allerdings ein Mitverschulden angelastet, was die Haftungsquote für den Sicherungspflichtigen mindert.

7.6 Rechtsprechung

LG Nürnberg- Führt vom 26.10.1994, Az. 11 S 4998/94

Ein Kunde stürzte auf einem Margarinefleck in einem Selbstbedienungsladen. Da der Inhaber nicht für ausreichende Kontrollen des Bodens sorgte, wurde er zu Schadenersatz verurteilt. Dem Kunden wurde jedoch ein Mitverschulden angelastet, was sich auf die Haftungsquote auswirkte.
(www.justiz.bayern.de/olgn/presse/info/ziv/prziv045.htm)

LG Coburg vom 17.01.2001, Az. 13 O 541/00

Ein Kunde stürzte über ein Podest in einem Möbelhaus und verletzte sich.
Hier entschied das Gericht, dass durch den Inhaber nicht gegen eine Sicherungspflicht verstoßen wurde.
(www.ra-kotz.de/verkehrssicherungspflicht.htm)

BGH , veröffentlicht in VI ZR 238/93, ZfS´94, 396

Kunde stürzte auf Regennassem Bodenbelag im Eingangsbereich eines Kaufhauses

Obwohl der Inhaber eine Fußmatte ausgelegt hatte und regelmäßige Kontrollen des Bereiches und einen Wischdienst veranlasst hatte, wurde er zu Schdenersatz verurteilt, da er als Bodenbelag ein Material gewählt hatte, was bei Nässe nicht die **bestmögliche** Rutschsicherheit bot.
(www.jura.uni-sb.de/sr/v0304.htm)

OLG Hamm vom 06.11.2000, Az. 6 U 34/00

„Der Betreiber eines Großhandelsmarktes haftet nicht wegen Verletzung seiner Verkehrssicherungspflicht, wenn eine Kundin in der von der Obst- und Gemüseabteilung mindestens 50 Meter entfernten Feinkostabteilung auf einer Karotte ausgleitet, die nahe einer 45 Minuten vor dem Unfall noch gereinigten Stelle auf dem Boden lag.“ (NZV 2002, Heft 6, S. 271)

7.7 Quellenangaben

NZV 2002, Heft 6, Seite 271

www.justiz.bayern.de/olgn/presse/info/ziv/prziv045.htm

www.ra.kotz.de/verkehrssicherungspflicht.htm

www.jura.uni-sb.de/sr/v0304.htm

8. Spiel- und Sportanlagen und Anlagen für Massenveranstaltungen

8.1 Bergriffserläuterung/ Definition

Unter diesen Begriff fallen Spielplätze, Sporthallen, Sportplätze, aber auch Skiloipen, Skiabfahrtsstrecken und Kletterwände, wenn sie als solche kenntlich gemacht und dafür bestimmt sind.

8.2 Rechtliche Grundlagen/ Pflichten

Durch den bestimmungsgemäßen Gebrauch von Sport- und Spielstätten ergeben sich gewisse Gefahren. Hierfür ist ein verantwortlicher Betreiber gemäß § 823 I BGB zunächst nicht haftbar zu machen, da hier das Risiko bei dem Benutzer liegt, der sich bei Benutzung bewusst auf ein gewisses Grundrisiko, was in der Natur der Sache liegt, einlässt.

Dies gilt grundsätzlich auch, wenn es sich um eine öffentliche Anlage, wie z.B. einen Abenteuerspielplatz, handelt. Hier steht der Betreiber jedoch in der Pflicht dafür Sorge zu tragen, dass für den Fall einer Gefahrenrealisierung schnellst mögliche Hilfe zur Verfügung steht. (So z.B. zur Bereithalten von Rettungsschwimmern oder Schwimmmeistern in Schwimmanlagen).

Weiterhin muss eindringlich auf Gefahren hingewiesen werden, um möglichst von leichtsinnigem Verhalten abzuhalten.

Inwieweit sich diese Sicherungspflichten erstrecken ist jedoch auch einzelfallabhängig. So ist beispielsweise der Eigentümer bzw. Betreiber einer Turnhalle für den einwandfreien Zustand der Anlage verantwortlich, einschließlich der Geräte und zwar auch dann, wenn er die Anlage an dritte vermietet bzw. überlässt. Hierbei ist es auch unerheblich, ob dieses Überlassen entgeldlich oder unentgeldlich geschieht.

So hat der Betreiber generell dafür zu Sorgen, dass, soweit es ihm zumutbar ist, der Benutzer nicht unnötig Gefahren ausgesetzt wird. Wie weit diese Sicherungspflicht im Einzelfall geht, hängt auch von dem Benutzerkreis ab. So ein Fall, in dem eine Turnhalle an eine Gruppe zum Mutter- und- Kind-Turnen vermietet wurde. Eine Weichbodenmatte, die hochkant an die Wand gestellt und lediglich mit einem relativ losen Spanngurt gesichert war, stürzte auf einen Dreijährigen, der den Steckverschluss öffnete. Der Dreijährige wurde hierbei verletzt. Das OLG Nürnberg sah in diesem konkreten Fall eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch den Betreiber der Turnhalle und verurteilte ihn zum Schadensersatz (OLG Nürnberg, Az. 4 U 2917/00, vom 29.11.2000).

Gerade gegenüber Kindern besteht eine erhöhte Sicherungspflicht. So sind beispielsweise auch Kinderspielplätze derart zu sichern, dass die Kinder sowohl auf dem Platz, als auch auf dem Weg dorthin vor äußeren Gefahren weitestgehend geschützt sind. D.h. der Spielplatz zur Straße oder Bahnkörpern ausreichend eingezäunt ist.

Sicherungshaken an Kletterwänden sind hingegen nahezu wartungsfrei für den Betreiber. Sollte ein solcher Haken nicht halten, so ist der Hakensetzer nur haftungsrechtlich zu belangen, wenn ihm nachzuweisen ist, dass er die Sicherungshaken nicht ordnungsgemäß gesetzt hat. Dies gilt insbesondere für so genannte Klebe- und Zementhaken. Eine Überprüfung auf Korrosion bzw. Halt ist nach fachgerechter Montage nicht mehr notwendig.

Auch auf Skipisten besteht für den Betreiber unter umständen eine Verkehrssicherungspflicht, soweit der Zugang über einen Lift oder andere Verkehrseinrichtungen ermöglicht wird.

Hier hat der Lift- bzw. Pistenbetreiber dafür zu sorgen, dass der Benutzer nicht durch plötzliche, unvorhersehbare Gefahren überrascht wird, die mit dem Skifahren an sich nichts zu tun haben.
So gibt es beispielsweise vorgeschriebene Mindesthöhen für die Schleppbügel der Skilifte. hängen diese zu niedrig (Sicherheitsabstand von mind. 2,5 m) und wird hierdurch ein Benutzer der Anlage verletzt, ist der Betreiber voll Schadensersatzpflichtig, da er darauf vertrauen kann, dass der Lift ordnungsgemäß betrieben und gesichert ist (OLG Nürnberg, Az. 6 U 2776/96, vom 20.12.1996).

Auch bei Massenveranstaltungen obliegen dem Veranstalter gewisse Verkehrssicherungspflichten.
So hat er beispielsweise Gefahren durch Massenreaktionen hinreichend zu berücksichtigen und hierfür Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Es sind ggf. Eingangskontrollen durchzuführen oder dafür Sorge zu tragen, dass kein Alkohol konsumiert wird und keine Glasflaschen oder ähnliches Mitgeführt wird.
Weiterhin sind notwendige Absperrmaßnahmen zu treffen, um z.B. den Zuschauerbereich vom Spielfeld zu trennen oder Verkehrsströme zu kanalisieren.

Diese Absperrungen müssen speziellen Anforderungen genügen, d.h. zum einen fest genug sein, um einem möglichen Zuschauerdruck stand zu halten; aber andererseits, sollte es zu einer Massenhysterie kommen, niemand bei Druck gegen diese ernsthaft zu Schaden kommt.
Wie diese Maßnahmen auszusehen haben sind natürlich anlassabhängig.
So besteht z.B. für die Plexiglasabsperrung in einem Eishockeystadion eine konkrete DIN- Vorschrift (DIN 18036). Entspricht diese nicht den Mindestanforderungen der DIN und wird dadurch – wie geschehen – ein Zuschauer durch einen Puck verletzt, ist der Betreiber schadenersatzpflichtig (OLG Düsseldorf, vom 27.02.1998, Az. 22 U 74/97).

Auch ein Zirkusveranstalter kann haftbar gemacht werden, wenn zum Beispiel ein Besucher auf einer mangelhaft gesicherten Tribüne stürzt und sich verletzt. (OLG Hamm 2001, Az. 6 U 45/ 01)

Ebenso hat bei Umzügen der Veranstalter dafür Sorge zu tragen, dass von den Zuschauern mögliche Gefahren ferngehalten werden. Hier ist es jedoch ausreichend, wenn der Zug durch Begleitpersonal überwacht wird.

Haben Veranstaltungen bzw. Stätten für Veranstaltungen eine bestimmte Größe erreicht, so gilt für deren Bau und Betrieb die Verordnung über den Bau und Betrieb von Versammlungsstätten (V Stätt. Vo).
Deren Geltungsbereich erstreckt sich auf Anlagen, die vorwiegend für einen erzieherischen, kulturellen, geselligen, künstlerischen, politischen Zweck dienen oder allgemein der Unterhaltung bzw. dem Verzehr von Speisen und/ oder Getränken.
Ausnahme hierbei sind Anlagen die vorwiegend dem Gottesdienst oder Ausstellungszwecken dienen.

Für derartige Anlagen gilt die Vo, wenn die Überdachten Anlagen eine Menschenmasse von mind. 100, nicht überdachte mind. 1000 und Stätten mit Überdachten Sportflächen mind. 5000 Besuchern fasst.
In der Vo ist geregelt, inweit Notausgänge, Zugänge, Flure, Feuerlöschgerät voranhanden und gelegen sein muss. Dieses ist jeweils abhängig von der Art der Stätte und der Art der Veranstaltung. Weiterhin sind dort allgemeine bauvorschriftliche Reglungen getroffen.

8.3 Verantwortliche

Verantwortlich für diesen Bereich ist wie bereits zu den einzelnen Fallbeispielen unter 2. erläutert in erster Linie der Betreiber der Anlage, also im Sinne des § 823 BGB derjenige, der die Gefahr geschaffen hat. Im Einzelfall, so z. B. bei Turnhallen, kann der Eigentümer die Sicherungspflicht auf einen Nutzer übertragen, was jedoch nicht grundsätzlich durch Überlassen geschieht, sondern ausdrücklich vereinbart werden muss.

8.4 Folgen der Pflichtverstöße

Für den Fall, dass dem Sicherungspflichtigen nachzuweisen ist, dass er gegen eine ihm obliegende Sicherungspflicht verstoßen hat, bzw. einer solchen nicht nachgekommen ist, ist er sowohl Schadensersatz- als auch Schmerzengeldpflichtig. Diese Forderungen können im Einzelfall

geschmälert werden, sollte dem Geschädigten eine Teilschuld zugebilligt werden, beispielsweise, wenn er die Gefahr hätte erkennen müssen. Weiterhin ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Strafbarkeit nach § 229 StGB – Fahrlässige Körperverletzung in Betracht kommt.

8.5 Fazit

Abschließend lässt sich zusammenfassen, dass für den Betreiber bzw. Verantwortlichen der hier beschriebenen Anlagen eine Verkehrssicherungspflicht besteht. Diese erstreckt sich jedoch nur auf Gefahren, die nicht der typischen, bestimmungsgemäßen Benutzung eben dieser Anlage innewohnen (Gefahr des Sturzes beim Skifahren), sondern über diese hinausgehen und mit der eigentlichen Nutzung nichts zu tun haben. Wie weit diese Sicherungspflicht im Einzelfall geht hängt sowohl von dem Personenkreis der Nutzer, als auch von der Art der Veranstaltung bzw. Anlage ab.

8.6 Rechtsprechung

OLG Nürnberg vom 20.12.1996, Az. 6 U 2776/96 -

Beim Überqueren einer Skilift- Trasse verletzte sich eine Person an dem Bügel eines Schlepplifts, da dieser deutlich tiefer als vorgeschrieben hing (Mindesthöhe 2,5 m). Dies stellt nach Auffassung des Gerichts eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar. Folglich war der Betreiber Schadenersatzpflichtig. Jedoch wurde der Geschädigten eine Teilschuld angelastet.
(www.justiz.bayern.de/olgn/presse/info/ziv/prziv021.htm)

OLG Nürnberg vom 29.11.2000, Az. 4 U 2917/00

Hier wurde der Inhaber der Turnhalle zu Schadenersatz verurteilt.
Eine Bodenmatte, welche hochkannt an der Wand stand und lediglich mit einem Band gesichert war, wurde durch einen dreijährigen gelöst und verletzte ihn
(www.justiz.bayern.de/olgn/rspr/ls/leits338.htm)

OLG Düsseldorf 22. Zivilsenat, vom 27.02.1998, Az. 22 U 74/97

In diesem Fall wurde ein Zuschauer in einem Eishockeystadion durch einen Puck verletzt.
da die Plexiglasabdeckung nicht der vorgeschriebenen DIN entsprach, verstieß der Veranstalter gegen die ihm obliegenden Verkehrssicherungspflichten und war somit schadenersatzpflichtig.
(www.sportgericht.de/Recht/AktuelleEntscheidungen/Entscheidungen/OLG_22_U)

OLG Hamm vom 07.06.2001, Az. 6 U 45/01

Zirkusveranstalter muss für Sicherheit der Zuschauer sorgen
Ein Gast bricht sich das Sprunggelenk bei einem Sturz von der Zirkustribüne aufgrund eines ungenügend befestigten Bodenbretts..
(www.wdr.de/tv/recht/urteile/leitsatz/rl02536.html)

OLG Nürnberg OLGZ 75, 446
OLG Bamberg VersR 1969, 85
OLG München NJW 1954, 1452

Zu Steinschlag im Bereich einer Felswand auf typischen Wanderwegen und Trampelpfad. Dies stellt typische, unkalkulierbare Gefahren in solchen Bereichen dar, mit denen gerechnet werden muss. Somit besteht keine besondere Pflicht, auf diese Gefahren besonders hinzuweisen. mit Ausnahme auf öffentliche Straßen.
(www.on-sight.de/IG_RM/verkehrssicher.html

LG Ravensburg vom15.08.1996, Az. 3 S 145/ 96

Ein Veranstalter eines Karnevalumzugs muss durch den Einsatz von Begleitpersonal ein mögliches

Gefahrenrisiko für die Zuschauer minimieren.
(www.wdr.de/tv/recht/urteile/druck/rld00471.html)

8.7 Quellenangabe

www.on-sight.de/IG_RM/verkehrssicher.html

IG Klettern und Naturschutz in Rhein-Main e.V.
Verkehrssicherungspflicht an Felswänden von Mathias Eichwald

www.wdr.de/tv/recht/urteile/druck/rld00471.html

www.wdr.de/tv/recht/urteile/leitsatz/rl02536.html

www.sportgericht.de/Recht/AktuelleEntscheidungen/Entscheidungen/OLG_22_U

www.justiz.bayern.de/olgn/sspr/ls/leits338.htm

www.justiz.bayern.de/olgn/presse/info/ziv/prziv021.htm

Münchner Kommentar Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil, 2. Halbband, Band 3, Dr. Kurt Rebmann/ Dr.Dr. Franz- Jürgen Säcker, C. H. Beck´sche Verlagsbuchhandlung, München 1980Verordnung über den Bau und Betrieb von Versammlungsstätten

9. Verkehrssicherungspflicht bei Veranstaltungen

9.1 Begriffserläuterung / Definition:

Veranstaltungen, insbesondere im öffentlichen Verkehrsraum im weitesten Sinn, sind verschiedenartigste Ereignisse, an denen eine unbestimmte Personenmehrzahl teilnimmt und die den üblichen Gebrauch von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen übersteigen und andere Personen über das übliche Maß hinaus beeinträchtigt werden.

Solche Veranstaltungen sind beispielsweise motorsportliche Veranstaltungen, Veranstaltungen mit Fahrrädern, versammlungsrechtliche Veranstaltungen und sonstige Veranstaltungen wie Volksmärsche / -läufe, Festumzüge und ähnliche Brauchtumsveranstaltungen.

(Vgl. VwV zu § 29 StVO, Übermäßige Straßenbenutzung)

9.2 Rechtliche Grundlagen / Pflichten

Je nach Art und Umfang der Veranstaltung ist diese genehmigungspflichtig und der zuständigen Verwaltungsbehörde anzuzeigen, die Auflagen oder Bedingungen erlassen kann, oder die Genehmigung komplett versagen kann.
Genehmigungsfrei sind solche Veranstaltungen, die die Allgemeinheit nicht über das übliche Maß hinaus beeinträchtigen. Dies wären beispielsweise Fahrradtouren von bis zu 16 Teilnehmern, oder Kfz.-Orientierungsfahrten, deren Verlauf keine Beeinträchtigung Anderer oder Verstöße gegen die StVO vorsehen, sondern vielmehr nur Freizeitcharakter beziehungsweise "Rätselcharakter" aufweist und keine verkehrsrechtlichen Verstöße birgt.

Gehen die von der Veranstaltung ausgehenden Beeinträchtigen über das allgemein übliche Maß hinaus, so wird sie genehmigungspflichtig:

Im Wesentlichen orientiert sich die Verwaltungsbehörde an den folgenden Grundsätzen:

1. Veranstaltungen sollen in der Regel auf abgesperrtem Gelände durchgeführt werden.

Ist das wegen der Eigenart der Veranstaltung nicht möglich, so sollen Straßen nur benutzt werden, wenn dadurch die Sicherheit oder Ordnung des allgemeinen Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

2. Die Erlaubnispflicht erstreckt sich auch auf Straßen mit tatsächlich öffentlichem Verkehr; für deren Benutzung ist zusätzlich die Zustimmung des Verfügungsberechtigten erforderlich.

3. Auf das Erholungs- und Ruhebedürfnis der (unbeteiligten) Bevölkerung ist besonders Rücksicht zu nehmen. Veranstaltungen, gleich welcher Art, die geeignet sind, die Nachtruhe der Bevölkerung zu stören, dürfen für die Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr nicht erlaubt werden.

4. Eine Erlaubnis darf nur für eine solche Veranstaltung erteilt werden, die von einem Veranstalter organisiert und verantwortlich durchgeführt werden.

5. Eine Erlaubnis darf nur solchen Veranstaltern erteilt werden, die die Gewähr dafür bieten, daß die Veranstaltung entsprechend der Ausschreibung und den Bedingungen und Auflagen der Erlaubnisbehörde abgewickelt wird. Dies ist in der Regel immer dann der Fall, wenn der Veranstalter eine nicht genehmigte Veranstaltung durchführt. In einem solchen Fall ist diesem Veranstalter für eine angemessene Dauer keine Erlaubnis mehr zu erteilen.

6. Der Veranstalter muß sich durch eine gegenüber der Erlaubnisbehörde abzugebende schriftliche Erklärung verpflichten, den Bund, die Länder, die Landkreise, die Gemeinden und sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts von allen Ersatzansprüchen freizustellen, die aus Anlaß der Veranstaltung aufgrund gesetzlicher Haftungsbestimmungen von Teilnehmern oder Dritten erhoben werden können.

   Weiterhin muß der Veranstalter sich verpflichten, die Wiedergutmachung aller Schäden zu übernehmen, die - auch ohne eigenes Verschulden von Teilnehmern - durch die Veranstaltung oder aus Anlaß ihrer Durchführung entstehen.

7. Der Veranstalter muß eine Veranstaltungshaftpflichtversicherung abschließen. Deren Leistungsumfang und einzelnen Mindestdeckungssummen richten sich im Einzelnen nach der jeweiligen Art der Veranstaltung und der Teilnehmerzahl.

8. Für Veranstaltungen mit motorsportlichem Charakter sind darüber hinaus noch zusätzliche Haftpflichtversicherungen mit erhöhter Deckungssumme abzuschließen.

9. Wenn notwendig, sind im Streckenverlauf, insbesondere an Gefahrstellen (z.B. vor Kreuzungen oder Einmündungen mit Vorfahrtsregelung, vor Bahnübergängen) zuverlässige, durch Armbinden kenntlich gemachte Ordner aufzustellen. Polizeiliche Befugnisse stehen den Ordnern nicht zu, Anweisungen der Polizei sind zu befolgen.

10. Anfang und Ende etwaiger Teilnehmerfelder sind durch besonders gekennzeichete Fahrzeuge (Spitzen- und Schlußfahrzeug) oder durch Personen anzuzeigen, soweit die Art der Veranstaltung dies zuläßt.

11. Dem Veranstalter kann aufgegeben werden, in der Tagespresse oder in sonst geeigneter Weise rechtzeitig auf die Veranstaltung hinzuweisen.

12. Die Teilnehmer an einer Veranstaltung genießen kein Vorrecht im Straßenverkehr; sie haben die Straßenverkehrsvorschriften, ausgenommen auf gesperrten Straßen, zu beachten.

(Vgl. VwV § 29 StVO, Übermäßige Straßenbenutzung,
§§ 14, 15 VersG, Anmeldungspflicht, Verbot, Auflagen, Auflösung)

9.3 Verantwortlicher

Der Verantwortliche bei Veranstaltungen ist der jeweilige Veranstalter.
Dieser kann seiner Verkehrssicherungspflicht nachkommen, indem er Teilbereiche oder den kompletten Veranstaltungsablauf an Dritte (z.B. Ordner) überträgt.

Hierbei hat der Veranstalter jedoch darauf zu achten, daß er geeignete und zuverlässige Personen mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben betraut, sowie die reibungs- und gefahrlose Abwicklung der übertragenen Aufgaben zu überwachen.

9.4 Folgen von Pflichtverstößen

Kommt es infolge der mangelhaften Verkehrssicherung zu einem Schadensfall, sei es personeller oder materieller Schaden, so ist der Veranstalter in der Schadensersatzpflicht.
Diese zivilrechtlichen Ansprüche leiten sich aus dem § 823 BGB her.

Davon unbenommen bestehen die strafrechtlichen Aspekte, die der Veranstalter erfüllt haben kann.
Namentlich wären dies klassischerweise Körperverletzungsdelikte in fahrlässiger Begehungsweise, sprich durch Unterlassung, also mangelhafter Verkehrssicherung.

Letztlich können durch den Veranstalter Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang Mit einer Veranstaltung begangen werden:

Eine erlaubnispflichtige Veranstaltung ohne Erlaubnis durchzuführen stellt beispielsweise eine Ordnungswidrigkeit gem. § 29 II Satz 1 i.V.m. § 49 II Nr. 6 StVO dar.

Weitere Ordnungswidrigkeiten wären z.B. Verstöße gegen Anordnungen der Erlaubnisbehörde. Hier können durch das zuständige Ordnungsamt Verwarngelder oder auch Bußgelder, deren Höhe sich nach dem Grad des Verstosses bemisst, erhoben werden.

9.5 Fazit

Die Verkehrssicherungspflicht eines Veranstalters ergibt sich neben den üblichen Sicherungspflichten auch aus den Auflagen, die die Erlaubnisbehörde erlässt. Diese besonderen Verkehrssicherungspflichten dienen nicht nur zum Schutz der Teilnehmer der Veranstaltung, sondern vielmehr auch unbeteiligten Dritten, die durch die Veranstaltung so gering wie möglich beeinträchtigt und nicht gefährdet werden sollen.

9.6 Rechtsprechung

Sachverhalt I

In Hamburg fand am 03.06.1995 eine so genannte „Rave – Party“ (Vgl. Love – Parade)

statt. Diese Veranstaltung war ordnungsgemäß angemeldet und genehmigt worden.

Als der aus etwa 20.000 Teilnehmern der Techno-Szene bestehende Zug eine eingerichtete

Straßenbaustelle passierte, kam es durch die Teilnehmer hieran zu umfangreichen

Sachbeschädigungen:

Absperrungen wurden gewaltsam geöffnet, Baustellencontainer aufgebrochen und Getränke

daraus entwendet. Eine große Zahl der Teilnehmer kletterte zum Tanzen auf die Dächer der

Container und der Fußgänger-Schutzgänge, die dadurch beschädigt wurden.
Es entstand ein Gesamtschaden von 4628,34 DM.

Das geschädigte Bauunternehmen verklagte den Veranstalter der Rave – Party auf Schadensersatzzahlung.

Urteil:
Das Amtsgericht Hamburg hat den Veranstalter antragsgemäß zur Zahlung des Schadensersatzes in voller Höhe verurteilt. Seine Berufung hatte keinen Erfolg.

Begründung:
Das Amtsgericht Hamburg hat festgestellt, daß der Veranstalter aufgrund der ihm obliegenden allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gehalten ist, im Rahmen der Organisation einer solchen Veranstaltung alle Vorkehrungen zu treffen, die zum Schutz Dritter notwendig sind.

Seine Verkehrssicherungspflicht erstreckt sich dabei auch auf Gefahren, die erst durch unerlaubte und vorsätzliche Eingriffe von Teilnehmern entstehen.
Nach Auffassung des AG Hamburg lagen bei einer solchen Veranstaltung derartige Ausschreitungen nahe; Massenveranstaltungen unterlägen eigenen psychologischen Gesetzen; Hemmungen und Rücksichtnahmen, wie sie für den Einzelnen in der Regel selbstverständlich sind, können in der Masse nahezu völlig ausgeschaltet werden.
Dieser Gefahr muß sich der Veranstalter einer Massenveranstaltung bewußt sein und ihr im Rahmen des vernünftigerweise Zumutbaren begegnen.
Diese Verkehrssicherungspflicht besteht vor allem gegenüber Außenstehenden.
Die Einwände des Veranstalters, er habe lediglich eine Art Demonstration im Sinne des Versammlungsrechtes durchgeführt und außerdem auf ein Einschreiten der Polizei gewartet, ignorierte das AG Hamburg deswegen, weil selbst in diesen Fällen die Verkehrssicherungspflicht immer noch bei ihm läge.

Bis zum Eintreffen des Baustellenleiters tanzten die Teilnehmer noch immer auf dessen Bauwagen. In dieser (langen) Zeit hätte der Veranstalter längst Maßnahmen gegen dieses Verhalten treffen können und auch müssen!

„ Der Initiator und Organisator einer Massentanzveranstaltung für Raver, der der Polizei gegenüber als ihr Leiter auftritt, hat im Rahmen der ihm obliegenden Verkehrssicherungspflicht auch geeignete und zumutbare Vorkehrungen gegen eine naheliegende Verletzung von Rechtsgütern Dritter durch Veranstaltungsteilnehmer zu treffen.“

(Landgericht Hamburg, Urteil vom 30.10.1997, Az. 309 S 26 / 97)

Sachverhalt II

Am 04.12.1982 fand in einer für Veranstaltungen vorgesehenen Halle in Koblenz eine Adventsfeier für ältere Leute statt. Der Transfer zu und von der Halle war über einen Busshuttleverkehr organisiert.
Als die Veranstaltung gegen 18:00 Uhr ihrem Ende zuging, verließ die damals 74-jährige Klägerin die Halle über den vorgesehenen Ausgang und wollte zu ihren Bus gehen.
Der Weg zwischen Halle und Busparkplatz war jedoch unbefestigt und unbeleuchtet, so daß die Frau stürzte und sich einen Oberschenkelhalsbruch zuzog.
Auch nach mehrmaligen Operationen bleib als Folge eine starke Gehbehinderung zurück.

Urteil:

Das Landgericht Koblenz folgte den Eingaben der Klägerin und gab ihrer Klage in vollem Umfang statt. Die Bemessung des Schmerzensgeldes wurde neben Dauer und Umfang der eigentlichen Verletzung auch an der permanenten Gehbehinderung sowie eine zu erwartende Pflegebedürftigkeit mit notwendiger Pflegeheimunterbringung festgelegt und vom Gericht auf 30.000 DM festgelegt.
Da die Klägerin während des Verfahrens, das durch mehrere Instanzen ging, verstarb, gingen die Schadensersatz- und Schmerzensgeldforderungen an deren Erben über.
(Das Ableben der Klägerin stand in keinem Kausalzusammenhang mit dem Unfall !)

Begründung:

Das Berufungsgericht befand, daß es Sache des Veranstalters gewesen sei, für die Sicherheit der Besucher der vorweihnachtlichen Veranstaltung zu sorgen. Der Veranstalter, oder in dessen Auftrag ein Helfer, hätte sich vergewissern müssen, ob bei Ende der Veranstaltung der Weg zu den wartenden Bussen für die Besucher zumutbar und hinreichend gesichert gewesen sei.
Daß die Außenbeleuchtung zu diesem Zeitpunkt nicht in Betrieb war, hätte durch den Veranstalter erkannt und behoben werden müssen.
Noch naheliegender wäre es für den Veranstalter gewesen, die Shuttlebusse an einer an der Halle vorbeiführenden Straße an- und abfahren zu lassen.
So hätten Besucher ungefährdet über den befestigten Vorplatz und dem Bürgersteig zu den Bussen gelangen können.

Ein Mitverschulden der Klägerin sei nicht anzunehmen, da sie sich mit üblicher Schrittgeschwindigkeit, also ohne selbstverschuldete Eigengefährdung, bewegt habe.
Derartig gefährliche Unebenheiten hätte die Klägerin auch nicht erwarten müssen.

„ Den Organisatoren einer Massenveranstaltung (hier: Adventsfeier für ältere Leute in einer Veranstaltungshalle) erwächst die Verpflichtung, das Erforderliche für die Sicherheit der Besucher zu veranlassen. Diese Pflicht erstreckt sich auch auf die Sicherung des Zu- und Abgangs der Besucher.“

(BGH, Urteil vom 21.11.1989 – VI ZR 236 / 89 (Koblenz))

Quellen:

- Straßenverkehrsordnung (StVO) inkl. Verwaltungsvorschrift (VwV)
- Neues Polizeiarchiv (NPA), Boorberg Verlag, 1998, Kap. 1029
- NJW, 1990, Heft 14, Seiten 905 - 906

Mitwirkende

PKA	**Kastelitz**	Thomas
PKA	**Müller**	André
PKA’in	**Protz**	Anja
PKA	**Robak**	Daniel
PKA	**Wrobel**	Michael
PKA	**Dorendorf**	Kai
POM’in	**Merkel**	Anja
POM	**Käding**	Jörg
PM	**Felten**	Manuel
POM	**Kiesewetter**	Dirk
PKA’in	**Zuber**	Friederike

Betreuer: POR Girschik