

II. Schwerpunktthema: Winterdienst

In vielen Landesgesetzen ist die Ausübung des Winterdienstes zur hoheitlichen Aufgabe gemacht worden (z. B. Art. 72 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes) mit der Folge, dass bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht im Winterdienst der Geschädigte einen zivilrechtlichen Anspruch aus Amtshaftung gegen die Körperschaft (Gemeinde, Landkreis) geltend machen kann (§ 839 BGB i. V. m. Artikel 34 GG), nicht aber gegen die Bauhofleitung und deren Mitarbeiter (siehe auch Verkehrssicherungspflicht).

Dann ergibt sich der inhaltliche Umfang auch aus den Landesgesetzen, in denen üblicherweise vorgeschrieben ist, dass die Gemeinden innerhalb geschlossener Ortslage nach ihrer Leistungsfähigkeit die öffentlichen Straßen von Schnee zu räumen und alle gefährlichen Fahrbahnstellen, die Fußgängerüberwege und die Gehbahnen zu streuen haben, wenn dies dringend erforderlich ist und nicht andere aufgrund sonstiger Rechtsvorschriften, insbesondere der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht, hierzu verpflichtet sind (z. B. Art. 51 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes).

Eine **geschlossene Ortslage** ist der Teil des Gemeindegebiets, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht (z. B. Artikel 4 BayStrWG).

Die Gesamtheit der zu einer Gemeinde gehörenden Grundstücke bildet das **Gemeindegebiet** (z. B. Artikel 10 Absatz 1 Satz 2 Bayerische Gemeindeordnung), das heißt das Gemeindegebiet beginnt oder endet nicht an der Ortstafel (Zeichen 310 und 311 des § 42 Absatz 3 StVO), sondern an der Gemeindegrenze der einen Gemeinde zur anderen Gemeinde.

Ebenso verhält es sich bei den Landkreisen. Die Gesamtfläche der dem Landkreis zugeteilten Gemeinden und gemeindefreien Gebiete bildet das **Kreisgebiet** (z. B. Artikel 7 der Bayerischen Landkreisordnung), welches an der Kreisgebietsgrenze des benachbarten Landkreises endet.

Eine geschlossene Ortslage gibt es daher nur innerhalb eines Gemeindegebiets. Andererseits können innerhalb eines Gemeindegebiets auch Flächen vorhanden sein, die außerhalb geschlossener Ortslage liegen. Dies ist immer dann der Fall, wenn eine Gemeinde aus mehreren räumlich voneinander getrennten Ortsteilen (Gemeindeteilen) besteht. Dann gilt für die einzelnen Ortsteile (Gemeindeteile) die Räum- und Streupflicht, wie sie innerhalb geschlossener Ortslage zu erfüllen ist, während für das restliche Gemeindegebiet die Räum- und Streupflicht so zu erbringen ist, wie sie außerhalb

geschlossener Ortslage geschuldet wird. Die Anforderungen an die Räum- und Streupflicht können also innerhalb des Gemeindegebietes verschieden sein.

Der Winterdienst auf öffentlichen Straßen erfolgt daher entweder hoheitlich als Amtspflicht (z. B. in Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen) oder aus der Pflicht zur Verkehrssicherung.

Begrenzt ist diese Pflicht auf die Leistungsfähigkeit der Gemeinde. Es handelt sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der im Einzelfall auszufüllen ist. Abzustellen ist dabei darauf, welche organisatorischen Vorkehrungen und Maßnahmen von einer Kommune dieser Struktur bei Abwägung der Interessen aller potenziell Betroffenen billiger- und typischerweise verlangt werden müssen.¹⁰

Dies hat die Rechtsprechung unter anderem dahingehend konkretisiert, dass alle Fahrbahnen öffentlicher Straßen oder Privatstraßen des öffentlichen Verkehrs an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen zu räumen und zu streuen sind.¹¹

Daraus ergibt sich, dass streng zwischen den winterdienstlichen Verkehrssicherungspflichten innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslage und ebenso zwischen dem Fahrzeugverkehr einerseits und dem Fußgängerverkehr andererseits zu unterscheiden ist.

Dies kann im folgenden Schema dargestellt werden:

Verkehrssicherungspflicht der Gemeinden und Landkreise auf Fahrstraßen und Gehwegen im Winter			
innerhalb geschlossener Ortslage		außerhalb geschlossener Ortslage	
Fahrzeugverkehr	Personenverkehr	Fahrzeugverkehr	Personenverkehr
Sicherung der verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen	grundsätzlich Sicherung aller Gehwege	Sicherung der verkehrswichtigen und besonders gefährlichen Stellen	grundsätzlich keine Sicherungspflicht, außer belebte Wege, die Ortsteile verbinden

¹⁰ Vgl. Wichmann, Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, 6. Auflage, RdNr. 38 a.

¹¹ BGHZ 112, 74.

Verkehrswichtig für Kraftfahrzeuge innerhalb geschlossener Ortslage sind insbesondere Hauptverkehrsstraßen und verkehrsreiche Durchgangsstraßen (z. B. Bundesstraßen). Es ist also vornehmlich auf ein starkes Verkehrsaufkommen von einer gewissen konstanten Dauer, z. B. tagsüber, abzustellen. Die Verkehrswichtigkeit muss sich objektiv aus der konstanten Frequentierung der Straße durch den Kfz-Verkehr ergeben. Es kommt also nicht darauf an, welche Kraftfahrzeuge, z. B. Schulbusse oder Krankentransportwagen, die Straße vermehrt benützen (streitig).

Verkehrswichtig ist ein unbestimmter Rechtsbegriff, der ausfüllungsbedürftig ist. Dies bedeutet, dass z. B. in einer kleinen Gemeinde eine Straße schon bei einer relativ kleinen Anzahl von Fahrzeugen als verkehrswichtig angesehen werden muss, die in einer größeren Stadt noch nicht ausreicht, um sie verkehrswichtig zu machen.

Die Verkehrswichtigkeit ist auch kein statischer, sondern ein dynamischer Begriff, d. h. ändert sich die Benutzerhäufigkeit einer Straße, ändert sich auch deren Qualifizierung in verkehrswichtig oder verkehrsunwichtig. Eine Nebenstraße kann daher zu Verkehrswichtigkeit aufsteigen, wenn z. B. über sie für längere Zeit eine von vielen Fahrzeugen benutzte Umleitung geführt wird. Ebenso kann eine Hauptverkehrsstraße verkehrsunwichtig werden, wenn auf ihr auf Dauer weniger Verkehr stattfindet. Die Bauhofleitung ist daher gut beraten, die Verkehrsentwicklung im Auge zu behalten.

Generalisierend kann man sagen, dass ganz allgemein diejenigen Straßen verkehrswichtig sind, auf denen im Verhältnis zu den anderen öffentlichen Straßen im Gemeindegebiet der meiste Kraftfahrzeugverkehr stattfindet. Eine Ausnahme davon stellen die klassifizierten Straßen dar. Sie sind immer verkehrswichtig, ihre Verkehrsbedeutung ist daher nicht mehr zu prüfen. Auch auf einer klassifizierten Straße mit wenig Verkehr ist der Winterdienst zu leisten.¹²

Eine Straße ist nicht verkehrswichtig, nur weil sie im Räum- und Streuplan der Gemeinde so eingestuft wurde; im Streitfall wird darüber das Gericht entscheiden. Das Gleiche gilt für die Qualifizierung einer Straße als gefährlich oder ungefährlich.

Innerorts sind Straßenstellen für Kraftfahrzeuge **gefährlich**, die wegen ihrer eigentümlichen Anlage oder bestimmter Zustände, die nicht ohne Weiteres erkennbar sind, die Möglichkeit eines Unfalles auch für den Fall nahe legen, dass der Verkehrsteilnehmer die im Verkehr im Winter allgemein erforderliche Sorgfalt walten lässt. Dazu gehören Straßenstellen, wo Kraftfahrer erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder sonst ihre Fahrtrichtung oder Geschwindigkeit ändern müssen oder deren Gefährlichkeit im Winter nicht ohne Weiteres erkennbar ist, weil gerade diese Umstände bei Schnee-

¹² Vgl. Wichmann, Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, 6. Auflage, RdNr. 52.

und Eisglätte zum Schleudern oder Rutschen und damit zu Unfällen führen können.

Dies gilt für scharfe und unübersichtliche sowie sonst gefährliche oder schwierige Kurven, Gefällstrecken, Straßenkreuzungen oder Straßeneinmündungen, Straßenstellen mit auffallenden Verengungen, Straßen an Wasserläufen, Strecken mit erheblicher bzw. auffallender Verkehrsdichte, eine mit einer Ampelanlage versehene Straßenkreuzung, verkehrsreiche Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen und städtische Hauptverkehrsstraßen.¹³ Gefährlich ist also innerorts für den Kraftfahrer eine Stelle, die er trotz der bei Fahren auf winterlichen Straßen von ihm zu fordernden erhöhten Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennen und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einstellen kann („wahrnehmen und handeln“). Kann also ein Kraftfahrzeugführer beispielsweise rechtzeitig eine abschüssige Fahrbahn wahrnehmen und sich in seiner Fahrweise rechtzeitig darauf einstellen, liegt keine Gefahrenstelle vor, sodass auch keine winterdienstlichen Maßnahmen seitens des Verkehrssicherungspflichtigen notwendig sind.

Für den Fahrverkehr innerhalb geschlossener Ortslage ist der Winterdienst an den verkehrswichtigen und zugleich gefährlichen Stellen während der **üblichen Zeit** des Fahrverkehrs zu erbringen. Am **Morgen** ist der Winterdienst so zu organisieren, dass die zu sichernden Stellen vor oder spätestens mit Einsetzen des Berufsverkehrs geräumt und gestreut sind. Gleiches gilt **abends**, d. h. der Winterdienst endet mit dem Ende des Berufsverkehrs bzw. etwa eine Stunde danach. Tagsüber ist nachzuräumen und nachzustreuen, wenn dies erforderlich ist und soweit die Leistungsfähigkeit des Verkehrssicherungspflichtigen reicht. Grundsätzlich gilt es aber nur den Tagesverkehr zu schützen.

Bestehen also innerhalb geschlossener Ortslage für den Fahrverkehr erhöhte Verkehrssicherungspflichten an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen, so gilt diese Pflicht **außerhalb geschlossener Ortslage** sehr eingeschränkt, weil ansonsten die Leistungsfähigkeit und Zumutbarkeitsgrenze für den Verkehrssicherungspflichtigen überschritten würde. Daher sind Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage nur an verkehrswichtigen und **besonders gefährlichen** Stellen zu räumen und zu streuen.¹⁴ Hier handelt es sich z. B. um Brücken, die nicht ohne Weiteres als solche erkennbar sind. Nachts besteht keine Verkehrssicherungspflicht.

Radwege gehören zur Fahrbahn und sind daher nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen zu sichern. Bei kombinierten Geh- und Radwegen (Zeichen 240 des § 41 StVO) nimmt der Radfahrer an dem Schutz teil, der

13 BGHZ 3173, 40, 379.

14 BGHZ 45, 143.

für Fußgänger gilt. Der Anlieger hat also den Gehweg für die Fußgänger zu räumen und zu streuen, was dann auch dem Radfahrer zugute kommt.¹⁵

Gegenüber Radfahrern gelten hinsichtlich der Räum- und Streupflicht die gleichen Voraussetzungen wie für den übrigen Fahrverkehr. Nach Ansicht des BGH¹⁶ müsse im Winter nicht jede Straße mit einem Fahrrad befahrbar sein; witterungsbedingte Beeinträchtigungen seien hinzunehmen.

Es sind daher an die Räum- und Streupflicht gegenüber Radfahrern grundsätzlich keine höheren Anforderungen zu stellen als sie für Autofahrer gelten, auch wenn die Radfahrer bei Schnee- und Eisglätte besonderen Sturzgefahren ausgesetzt sind.¹⁷ Nach der Entscheidung des OLG Celle kann der Radfahrer die Sturzgefahr zumutbar dadurch verringern, dass er vom Rad steigt und zu Fuß geht.

Wesentlich strengere Grundsätze bestehen für den innerörtlichen Fußgängerverkehr. Nachdem die Fortbewegung zu Fuß für die Menschen die letzte Möglichkeit darstellt, wenn alle anderen Fortbewegungsmittel im Winter scheitern, so ist dem Fußgängerverkehr höchste Aufmerksamkeit zu widmen. Es sind somit im Winter alle Gehflächen innerhalb geschlossener Ortslage zu räumen und zu streuen, soweit auf ihnen nicht nur unbedeutender Fußgängerverkehr stattfindet.¹⁸ Man kann auch allgemein formulieren, dass jeder Fußgänger innerhalb geschlossener Ortslage von A nach B gelangen muss, soweit der Sicherungspflichtige dies leisten kann. Nachdem diese Forderung die Leistungsfähigkeit der Kommunen übersteigen kann, haben viele Landesgesetzgeber die Gemeinden ermächtigt (z. B. in Art. 51 Abs. 5 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes), ihre Verkehrssicherungspflicht auf die **Anlieger** durch Verordnung abzuwälzen. Jedoch verbleibt auch dann ein Rest Verkehrssicherungspflicht bei der Gemeinde in der Form der Pflicht zur Überwachung, ob die Anlieger ihrer Winterdienstpflicht ordnungsgemäß nachkommen. Die meisten kommunalen Winterdienstverordnungen bestimmen, dass die Gehwege zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr zu räumen und zu streuen sind, und zwar in einer Breite, dass zwei sich begegnende Fußgänger passieren können.

Wenn keine ausgebauten Gehwege vorhanden sind, so sind entsprechend breite Streifen unmittelbar neben der Grundstücksgrenze des jeweiligen Anliegers zu sichern.

Ist der Winterdienst durch Rechtsverordnung auf die Anlieger übertragen worden, sollten sie rechtzeitig vor Beginn des Winters auf ihre Pflichten hingewiesen werden, z. B. durch die Presse, das gemeindliche Mitteilungsblatt usw.

¹⁵ BGH, NJW 2003, 3622.

¹⁶ BGHR BGB § 839 I 1 Streupflicht.

¹⁷ OLG Celle, Urteil vom 22. 11. 2000 – 9 U 104/00.

¹⁸ BGH, NJW 2003, 3622.

Wenn die Gemeinde Gehwege freiwillig und ständig räumt und streut, obwohl hierzu der Anlieger durch Rechtsverordnung verpflichtet wäre, so haftet neben dem Anlieger auch die Gemeinde in einem Schadensfall. Es empfiehlt sich also, klare Verhältnisse zu schaffen; die Gemeinde muss wenigstens den Anlieger unterrichten, wenn sie den freiwillig übernommenen Winterdienst aufgeben will.

In **Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen** sind besonders viele Fußgänger unterwegs, sodass der Winterdienst dort sehr sorgfältig erbracht werden muss. Es müssen dem Verkehrsbedürfnis entsprechend angemessen breite Streifen mit Verbindung im Mittelbereich und am Rand entlang der Geschäfte geräumt und gestreut werden. Müssen die Anlieger aufgrund einer Rechtsverordnung selber räumen und streuen, so müssen sie nicht mehr machen als in der Rechtsverordnung vorgeschrieben ist, also z. B. einen 1,5 m breiten Streifen entlang ihres Hauses sichern. Die restliche Fläche bedarf der – teilweisen – Sicherung durch die Gemeinde.

Über die Fahrbahn führende belebte und für den Fußgängerverkehr unentbehrliche **Überwege** sind von der Kommune zu räumen und zu streuen,¹⁹ gleich mit oder ohne Zebrastrreifen.

Öffentliche Parkplätze unterliegen grundsätzlich den Regeln des Fußgängerverkehrs. Sie sind dann zu räumen und zu streuen, wenn der Parkplatzbenutzer bis zum Erreichen des Gehweges eine nicht nur unerhebliche Entfernung zurücklegen muss.²⁰ Konkret bedeutet dies, dass auf dem öffentlichen Parkplatz dann ein Fußpfad zu räumen und zu streuen ist, wenn der Parkplatzbenutzer mehr als sechs bis acht Meter vom Kraftfahrzeug bis dorthin laufen muss. Die Parkfläche selbst, auf der das Fahrzeug parkt, muss daher nicht geräumt und gestreut sein. Es genügt, wenn der Parkplatzbenutzer nach spätestens acht Metern eine gesicherte Gehbahn erreicht. Ähnliches gilt für Fußgängerzonen; auch hier genügt es, wenn der Fußgänger von einem erkennbar geräumten und gestreuten Mittelbereich aus mit wenigen Schritten, auch über nicht gesicherte Flächen, die Geschäfte erreichen kann.

Für Wege in **öffentlichen Grünanlagen** besteht nur ausnahmsweise eine Räum- und Streupflicht, nämlich für verkehrswichtige Wege. Es bedarf daher auch keines besonderen Hinweises, dass kein Winterdienst ausgeführt wird, wenn erkennbar ist, dass die Kommune nicht geräumt und gestreut hat.²¹ Wenn ein Fußgänger außerhalb der öffentlichen Grünanlage einen gesicherten Fußweg vorfindet, hat er diesen zu benutzen und nicht den ungesicherten Weg im Park. Ein gewisser Umweg ist zumutbar, es muss nicht die bequemste Verbindung sein.²²

19 BGH, NJW 2003, 3622.

20 BGH, VersR 1983, 162.

21 OLG Düsseldorf, VersR 1989, 1090.

22 OLG Frankfurt/M., Urteil vom 09. 07. 1990 – 1 U 70/89.

Das Räumen und Streuen von Gehwegen im Bereich von **Bushaltestellen** unterliegt den Grundsätzen der Verkehrssicherungspflicht für Gehwege, d. h. die Kommunen haben dort zu räumen und streuen, es sei denn, die Pflicht hierzu ist wirksam durch Rechtsverordnung auf die Anlieger übertragen worden. Dann sind die Anlieger pflichtig, soweit ihnen das in der Rechtsverordnung übertragen worden ist, z. B. in einer Breite von 1,50 m, gemessen von der Grundstücksgrenze aus. Befindet sich die Bushaltestelle aber weiter entfernt von der Grundstücksgrenze des Anliegers, beispielsweise 4 m, so ist der Anlieger nicht verpflichtet, die restlichen 2,50 m in der Breite auch noch zu sichern. Hier ist dann die Kommune wieder gefordert.

Außerhalb geschlossener Ortslage besteht für Fußgänger grundsätzlich keine Verkehrssicherungspflicht,²³ es sei denn, es handelt sich um belebte Wege zwischen Ortsteilen, die nicht weit voneinander entfernt liegen (ca. 500 m).

Die Bauhofleitung schuldet kein **vorbeugendes Streuen**. Nur ausnahmsweise gibt es eine solche Pflicht, wenn für die Bauhofleitung schon während der üblichen Streuzeit vorhersehbar ist, dass nachts an bestimmten Stellen Eisglätte auftreten wird und ein Streuen Unfälle vermeiden hilft.²⁴

Die verkehrssicherungspflichtige Körperschaft muss durch sachgerechte Organisation ihren Winterdienst sicherstellen. Im **Räum- und Streuplan** wird unter anderem die zeitliche Rangfolge der zu sichernden Verkehrsflächen festgelegt. Allerdings begründet die Aufnahme einer bestimmten Straße in den Streuplan noch keine Verkehrssicherungspflicht für die Körperschaft. Denn es handelt sich insoweit um einen innerbetrieblichen Organisationsplan ohne Außenwirkung. Letztlich wird erst vor Gericht bei einem Rechtsstreit festgestellt werden, ob der Räum- und Streuplan sachgerecht aufgestellt worden war.

Ebenso wichtig sind die **Räum- und Streuberichte**, weil sie für den Fall eines Rechtsstreits als Beweismittel dienen können. Nachdem Ansprüche aus unerlaubter Handlung erst in drei Jahren verjähren, liegt es auf der Hand, dass der Räum- und Streudienst dokumentiert wird. Denn nach beispielsweise zwei Jahren wird sich niemand mehr an die konkreten Räum- und Streudienste erinnern.

Gleiches gilt für **Wetteraufzeichnungen**, die täglich – auch zu Beweis Zwecken – geführt werden sollten. Denn aus ihnen ist später zu entnehmen, ob witterungsbedingt Sicherungsmaßnahmen erforderlich waren.

Es liegt ein **Organisationsverschulden** vor, wenn die Kommune nicht auf den Winterdienst vorbereitet ist; auch eine Überlastung ihres Streudienstes

23 BGH, NZV 1995, 144.

24 BGH VersR 1958, 289; 1959, 134; VersR 1985, 189; NJW 1964, 814.

entlastet sie nicht.²⁵ Die Bauhofleitung hat also rechtzeitig Vorsorge zu treffen, dass sie für den Notfall Ersatzkräfte und -fahrzeuge beschaffen kann. Allerdings darf dabei die Zumutbarkeitsgrenze im Rahmen der Leistungsfähigkeit der Gemeinde nicht überschritten werden.

Dazu gehört auch, dass zu Beginn des Winters die **Mitarbeiter** des Bauhofs in die Pflichten eingewiesen werden, wann, wo, wie oft und in welcher Weise der Winterdienst zu erbringen ist. Dass bedeutet, den Mitarbeitern sind hierzu die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zu vermitteln, also z. B. die Handhabung der Gerätschaften, die Art und Weise des Streuens, die Führung der Räum- und Streuberichte. Außerdem muss ihnen der Räum- und Streuplan einschließlich der zeitlichen Reihenfolge der zu ergreifenden Winterdienstmaßnahmen vermittelt und ausgehändigt werden.

Gleiches gilt, wenn **Fremdfirmen** zum Winterdienst herangezogen werden. Sie müssen sorgfältig ausgewählt, angeleitet und überwacht werden. Die mit ihnen abgeschlossenen Werkverträge sind klar und eindeutig abzufassen, insbesondere wer den jeweiligen Winterdiensteinsatz bestimmt (Bauhofleitung oder Firma).

Die notwendigen **Geräte** für den Winterdienst sind einsatzfähig zu machen und zu halten.

Die Zusammenarbeit mit der **Polizei** im Rahmen des Warndienstes ist besonders wichtig. Auch sollte ihr der Inhalt des Räum- und Streuplanes wenigstens in einer Übersicht vermittelt werden, weil damit unnötige Meldungen vermieden werden können, nachdem die Kommune ja nicht flächendeckend streuen muss. Die Polizei kann die Bauhofleitung nicht anweisen, winterdienstlich tätig zu werden, sie hat nur eine Meldepflicht. Die Bauhofleitung entscheidet eigenständig, ob sie verpflichtet ist, die von der Polizei gemeldete Gefahrenstelle zu sichern.

Innerhalb der Kommune müssen die **Zuständigkeiten** abgeklärt werden, also wer z. B. die Friedhöfe, die Grünanlagen, die Sportanlagen etc. im Winter sichert. In der Praxis ist es häufig so, dass innerhalb der Körperschaft (Kommune, Landkreis) unklare oder fast keine Regeln bestehen, wer welche Verkehrssicherungspflichten zu erfüllen hat.

Warnzeichen müssen mindestens dort aufgestellt werden, wo der Verkehrssicherungspflichtige aufgrund seiner Leistungsfähigkeit nicht im Stande ist, einen verkehrssicheren Zustand zu schaffen. Allerdings entbindet dies die Bauhofleitung nicht von ihrer grundsätzlichen Pflicht, die Gefahrenstelle zu beseitigen, was von den Umständen abhängt (Art und Ausmaß der Verkehrsgefährdung, deren Wahrnehmbarkeit, häufige Unfälle in der Vergangenheit etc.). Schilder an den Ortseinfahrten mit dem Inhalt „kein Winterdienst“ oder „eingeschränkter Winterdienst“ oder Ähnlichem stellen für den Straßenbaulastträger keine wirksame Freizeichnung von sei-

²⁵ OLG Hamm, VersR 1984, 194.

ner Haftung gegenüber dem Verkehrsteilnehmer dar. Erleidet ein Verkehrsteilnehmer wegen des nicht durchgeführten oder nur eingeschränkten Winterdienstes einen Schaden, weil der Straßenbaulastträger seine Verkehrssicherungspflicht verletzt hat, ist der Straßenbaulastträger eintrittspflichtig. Der Verkehrsteilnehmer muss sich aber gegebenenfalls ein Mitverschulden anrechnen lassen.

Streusplitt ist erst nach dem Winter zu beseitigen und nicht nach jeder einzelnen Frost- oder Schneeperiode; dies wäre für den Verkehrssicherungspflichtigen unzumutbar. Wird der Streusplitt zur offensichtlichen Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, dann ist er jedoch zu entfernen, und zwar auch dann noch, wenn in der Zukunft aufgrund der Witterungsverhältnisse noch zu streuen sein wird.

Wird im Winterdienst **Streusalz** eingesetzt, so kann dies zu Schäden führen. Der BGH entschied 1994,²⁶ dass Schäden wegen Streusalzes, welches beim sachgemäß ausgeführten Winterdienst eingesetzt wurde, nicht ersetzt werden müssen. Dies bedeutet einen engen Haftungsausschluss: Der Einsatz von Salz muss unvermeidlich sein und sachgerecht erfolgen. Die Kommune muss also nachweisen können, dass sie ihre Sorgfaltspflicht bei der Auswahl des Streumittels nicht verletzt hat und dass nicht zu viel und ohne gebührenden Anlass gestreut wurde.

Damit dürfte umgekehrt klar sein, dass grundsätzlich kein Streusalz auf Privatgrundstücke aufgebracht werden darf. Unter dieses Verbot fällt auch das Schleudern oder Räumen salzhaltigen Schnees von der öffentlichen Straße auf Privatgrundstücke durch Räumfahrzeuge.

Durch Streusalz oder schleudernden Splitt können **(Lack-)Schäden an Fahrzeugen** entstehen. Hier haftet die Kommune als Halterin der Räum- und Streufahrzeuge.²⁷

Die Bauhofleitung hat daher darauf zu achten, dass an den Fahrzeugen die Höhe der Streuteller und die Auswurfstärke möglichst niedrig und die Streubreite angemessen schmal eingestellt werden.

26 BGHZ 124, 394.

27 BGH, NJW 1988, 3019.

III. Aufgabenbereiche in der Kommunalhaftung

(Darstellung der Aufgabenbereiche in alphabetischer Reihenfolge)

Badeanstalt, -see, -strand

Häufig gehört auch der Betrieb und Unterhalt einer Badeanstalt zu den Aufgaben des gemeindlichen Bauhofes, gerade in kleineren Gemeinden.

Die Gemeinde als Betreiber einer Badeanstalt ist verpflichtet, die Benutzer vor solchen Gefahren zu schützen, die über das übliche Risiko eines Badebetriebes hinausgehen und nicht ohne Weiteres erkennbar oder vorhersehbar sind.²⁸ Beim Besuch der Badeanstalt, dies gilt insbesondere für Kinder und Jugendliche, sind im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren auch die Gefahren zu berücksichtigen, die bei einem unbesonnenen, unter Umständen auch vorschriftswidrigen oder missbräuchlichen, aber nicht ganz entfernt liegenden Verhalten drohen.²⁹

Bei einem Schwimmbecken ist eine Aufsichtsperson erforderlich, die von einem geeigneten Standort aus das gesamte Bad überblicken und Sicht in die Schwimmbecken nehmen kann. Im Hallenbad genügt in der Regel ein Schwimmmeister, wobei es jedoch auf die Größe des Bades ankommt; der Schwimmmeister kann sich zur Erfüllung seiner Pflicht auch weiterer Gehilfen bedienen. Gebietet es die Größe des Bades, muss eine Anweisung bestehen, dass die Aufsichtsperson den Standort öfters zu wechseln hat, um das Geschehen aus verschiedenen Blickwinkeln verfolgen und wenn erforderlich eingreifen zu können.³⁰ Dem ist nicht genügt, wenn ein Badegast mehrere Minuten unentdeckt untergetaucht im Wasser liegt.³¹ Andererseits besteht keine Pflicht des Bademeisters, ständig am Beckenrand anwesend zu sein oder zu regelmäßigem Absuchen der Liegewiese während des Badebetriebes nach gefährlichen Gegenständen. Es muss eine deutliche und sichtbare Abgrenzung zwischen dem Schwimmer- und Nichtschwimmerabteil bestehen. Bei einer Sprunganlage muss eine Grundberührung beim Springen ausgeschlossen sein, ebenso die Verletzung anderer Schwimmer. Bei Wasserrutschen müssen angemessene Vorkehrungen vorhanden sein, die Zusammenstöße auf der Rutsche vermeiden. Eine ständige Aufsicht ist aber nicht notwendig.³² Mit einer Fußbodenglätte wegen besonderer Feuchtigkeit

28 BGH, NJW 2000, 1946.

29 BGH, NJW 1978, 1629; 2004, 1449.

30 BGH, NJW 2000, 1946.

31 OLG Celle, MDR 2001, 691.

32 BGH, NJW 2004, 1449.