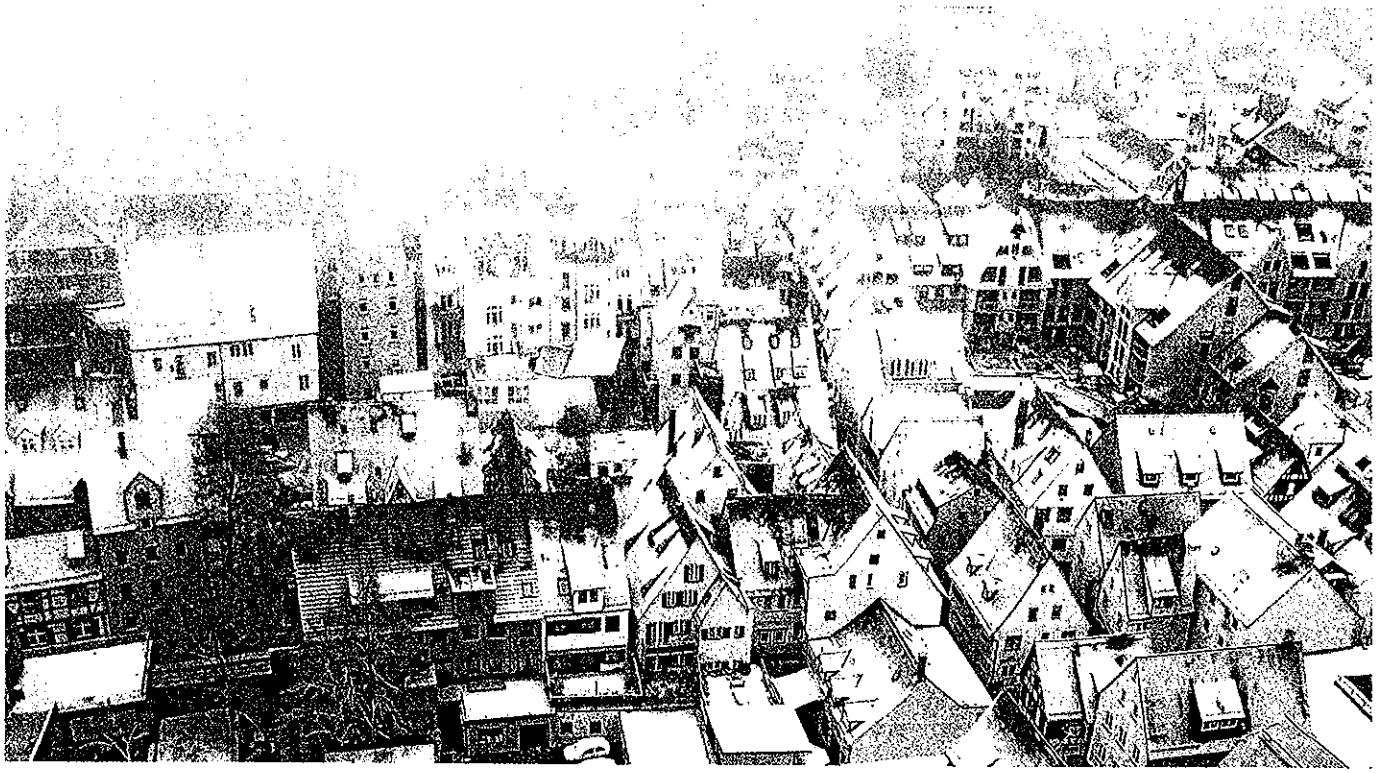


Foto: s74 / Shutterstock

**Verschneite Stadt: In der Frage der Winterdienstpflichten kommt die Rechtsprechung den Kommunen entgegen und setzt keine unerfüllbaren Standards.**

# Länger als nötig im Einsatz?

Der Spardruck erfordert es, das Maß der Aufgabenerfüllung beim Räumen und Streuen der Straßen und Wege kritisch zu betrachten: Wird unter Umständen zu viel geleistet? Dieser Beitrag behandelt die Frage, was rechtssicherer Winterdienst ist.

Viele Verkehrsteilnehmer hat im letzten strengen Winter die Erkenntnis überrascht, dass Städte und Gemeinden Straßen häufig gar nicht oder nur punktuell räumten oder streuten. Dieses Verhalten, das auf die Eigenverantwortung des Bürgers setzt, steht im Einklang mit der Rechtsprechung. Juristisch gesehen müssen sich kommunale Winterdienstpflichten an Zumutbarkeitsgesichtspunkten orientieren. Die tatsächliche und finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden bestimmt die Sicherungserwartungen, die der Verkehr redlicherweise fordern darf. Gehen sie darüber hinaus, hat sie der einzelne Verkehrsteilnehmer durch seine eigene Sorgfalt (Ausrüstung, Bereifung, vorsichtiges Fahren, festes Schuhwerk), nicht aber die Kommune mit ihrem Winterdienst zu erfüllen.

Übersetzt man die abstrakten Prinzipien in die Praxis, haben Kommunen die Fahrbahnen der öffentlichen Straßen innerhalb geschlossener Ortslagen lediglich an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen bei Schnee- und Eisglätte zu räumen oder zu streuen. Die beiden Kriterien „Verkehrswichtigkeit" und „Gefährlichkeit" müssen zusammen vorliegen, sodass viele Straßen mangels Verkehrsbedeutung oder Gefährlichkeit unbehandelt bleiben dürfen. Überdies reicht rechtlich eine Punkträumung oder -streuung allein an der gefährlichen Stelle auf der verkehrswichtigen Straße.

Die Grundsätze beziehen sich auf Fahrbahnen innerhalb geschlossener Ortslagen. Außerhalb bestehen Pflichten ausschließlich an besonders gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen. Städte und Gemeinden, speziell solche im ländlichen Bereich, wären schlechthin überfordert, müssten sie alle gering frequentierten und nicht besonders gefährlichen Straßen schnee- und eisfrei halten.

Von den Sicherungspflichten für den Fahrzeugverkehr unterscheiden sich die für den Fußgängerverkehr. Grundsätzlich müssen Fußgänger innerhalb geschlossener Ortslagen weitgehend gefahrlos zu Fuß jede Wohnung einigermaßen sicher erreichen können. Daraus folgt, dass das

## Winterdienst
## Im Spannungsfeld

Kommunaler Winterdienst steht im Spannungsfeld zwischen Bürgererwartungen hinsichtlich sicherer Verkehrswege und kommunalen Sparzwängen. Auf dieser und den folgenden Seiten geht es um die Frage, was die Rechtsprechung zu den Räum- und Streupflichten der Gemeinden sagt, sowie um innovative Fahrzeuge und Technologien der Kommunaltechnikbranche und anderer Anbieter für den Winterdienst.

## Literaturtipp

**Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, Manfred Wichmann, Erich-Schmidt-Verlag, Berlin, 2009, 663 S., 89 Euro (ISBN 978-3-503-11641-6)**

Das Werk beschreibt die Rechtslage für Straßenreinigung und Winterdienst und berücksichtigt dabei viele aktuelle Grundsatzentscheidungen. Es werden typische Probleme aus der Praxis geschildert und gut umsetzbare Lösungen angeboten.

erechtigte Verkehrsbedürfnis wesentlich umfangreicher ist als beim Fahrverkehr und nicht anhand der durchschnittlichen Verkehrsfrequenzzahlen ermittelt werden darf. Vielmehr ist davon auszugehen, dass es für jeden Gehweg, der ein Grundstück erschließt, vorliegt. Es entfällt allerdings, wenn das Grundstück genauso sicher auf einem anderen Gehweg erreicht werden kann oder kein Fußgängerverkehr auf dem Gehweg stattfindet, weil beispielsweise die erschlossenen Grundstücke unbebaut sind.

Vom Fußgänger wird man zumutbare Umwege verlangen dürfen und ihn auf die Benutzung behandelter Gehwege (z. B. auf der anderen Straßenseite) verweisen können. Außerdem müssen die öffentlichen Gehwege nur innerhalb der geschlossenen Ortslagen geräumt oder gestreut werden. Außerhalb der geschlossenen Ortslagen gibt es keine allgemeine Winterdienstpflicht.

Weitere von Gerichten aufgestellte Regeln erleichtern die Arbeit: Allein der Hauptberufsverkehr ist zu schützen. Dazu müssen werktags die zu sichernden Strecken um 7 Uhr ausreichend verkehrssicher sein, an Samstagen eine Stunde später. Sonn- und feiertags geht der Hauptverkehr frühestens um 9 Uhr los, Winterdienstpflichten existieren erst ab diesem Zeitpunkt.

### Räumen bis 20 Uhr

Damit der Hauptberufsverkehr geschützt ist, müssen die jeweils notwendigen Arbeiten so rechtzeitig beginnen, dass sie zu den genannten Zeiten abgeschlossen sind. Einigkeit herrscht darüber, dass die fortdauernde Pflicht am Abend mit dem Rückgang des allgemeinen Tagesverkehrs je nach den örtlichen Verhältnissen endet. Hier wird grundsätzlich auf den Zeitpunkt 20 Uhr abgestellt. Der nächtliche Fahrzeugverkehr muss nicht gesichert werden.

Die Rechtsprechung kommt den Kommunen entgegen und setzt – gerade in Zeiten der kommunalen Haushaltskrise – keine unerfüllbaren Standards. Auf der anderen Seite gehen noch viele Räum- und Streumaßnahmen weit über das Gebotene hinaus. Sie sind reiner Service für den Bürger. Städte und Gemeinden erbringen sie freiwillig; keine Norm zwingt sie dazu. Deshalb könnten vom juristischen Standpunkt aus zahlreiche Dienstleistungen eingestellt werden. Man würde gerade in Zeiten knapper Kassen und ungedeckter Haushalte Kosten in beträchtlicher Höhe sparen, ohne haftungsrechtlichen Konsequenzen ausgesetzt zu sein. *Manfred Wichmann*

Der Autor
**Dr. Manfred Wichmann** ist Hauptreferent des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf

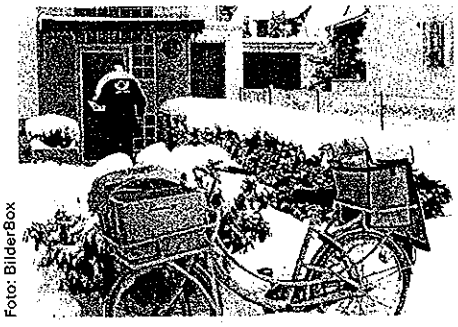


Foto: BilderBox

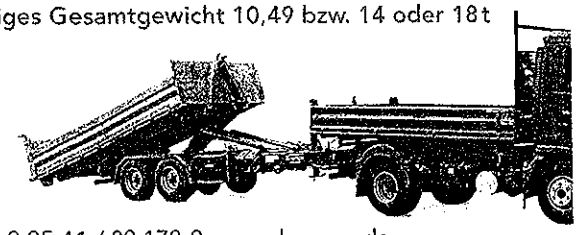
**Mit „Drahtesel" ausgerüsteter Briefträger: Was muss die Gemeinde für die Sicherheit der Radfahrer im Winter tun?**

### Radwege

## Juristisches Glatteis

Auch wenn Radwege allgemein von der Räum- und Streupflicht ausgenommen sind, kann bei Unfällen dort die Gemeinde in Regress genommen werden. Das niedersächsische Oberlandesgericht (OLG) Oldenburg gab einer Klägerin Recht, die mit dem Fahrrad um 7.20 Uhr auf einem ungestreuten Radweg im Zentrum einer Gemeinde gestürzt war und sich den Ellbogen gebrochen hatte. Die auf Schmerzensgeld und Schadenersatz verklagte Kommune hatte die Auffassung vertreten, sie sei entsprechend ihrer Satzung erst ab 7.30 Uhr zum Streuen verpflichtet.

Das OLG urteilte, dass auf Radwegen an wichtigen und gefährlichen Fahrbahnstellen bereits vor 7.30 Uhr zu streuen sei. Da die Schule in der Gemeinde schon um 7.30 Uhr beginne und ortsansässige Discounter bereits um 7 Uhr öffneten, müsse der Bürger nicht damit rechnen, dass zentrale Verkehrswege erst um 7.30 Uhr gestreut seien (Urteil vom 30. April 2010, AZ 6 U 30/10).

Krampe
QUALITÄT AUF RÄDERN
Tandem-Hakenlift
· für City- und Normcontainer:
Aufnehmen, kippen und wechseln in Sekundenschnelle!
· zulässiges Gesamtgewicht 10,49 bzw. 14 oder 18 t

Telefon: 0 25 41 / 80 178-0 · www.krampe.de

Wir sind wintertauglich !
· Schneeschild mit Anbauplatte
· Salzstreuer auch mit Front-Soletank
· Schneefräse u. Schneeschleuder

Fordern Sie jetzt unseren aktuellen Prospekt an!
REBO Landmaschinen GmbH
Internet: www.reborack.de
E-Mail: mail@rebo.de
REBO RACK
Dirk Kleene 49429 Visbek
Tel. 0170 - 92 03 253
Wir sind Vertriebs- und Servicepartner von
John Deere - Manitou - Pöttinger - Mayer Siloking