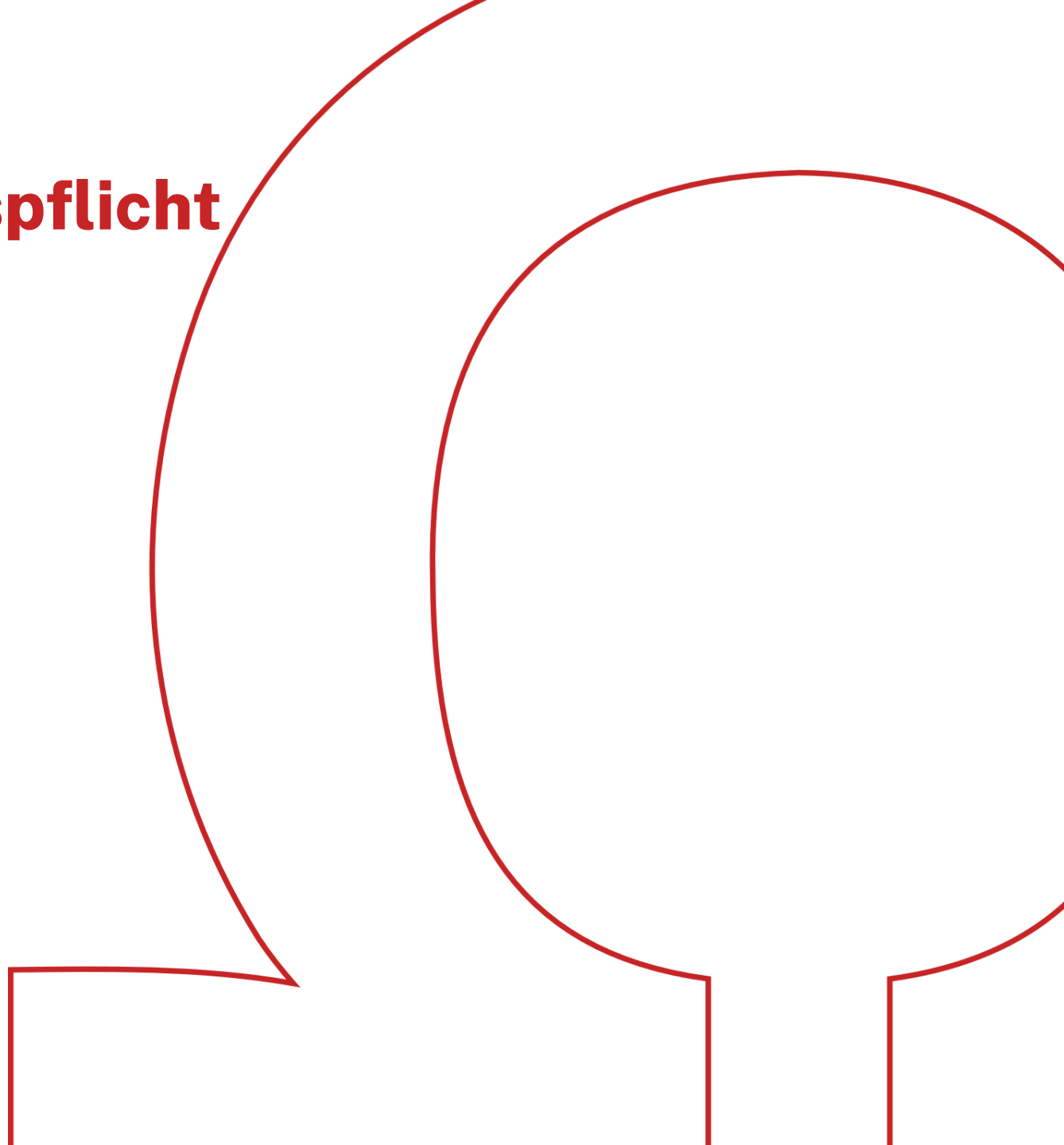


Straßenverkehrssicherungspflicht und Straßenerhaltung



Prof. Berthold Best
Lehrgebiet Verkehrswegebau
Forschungsprofessur Asset Management



Gliederung

1. Gesetzliche Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht
2. Organisation zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht
3. Straßenverkehrssicherungspflicht

1. Gesetzliche Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht

Definitionen

Verkehrssicherungspflicht

- ist die Pflicht, aufgrund derer sich jemand um die Verhinderung von Verletzungen anderer bemühen muss, oft auch Verkehrspflicht genannt.
- Derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft oder unterhält, hat die Pflicht, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen (Sicherungsmaßnahmen) zu treffen, um Schäden anderer zu verhindern.

Folge des Verstoßes gegen die Verkehrssicherungspflicht

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB):

§ 823 Schadensersatzpflicht

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

Folge des Verstoßes gegen die Verkehrssicherungspflicht

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB):

§ 836 Haftung des Grundstücksbesitzers

(1) Wird durch den Einsturz eines Gebäudes oder eines anderen mit einem Grundstück verbundenen Werkes oder durch die Ablösung von Teilen des Gebäudes oder des Werkes ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Besitzer des Grundstücks, sofern der Einsturz oder die Ablösung die Folge fehlerhafter Errichtung oder mangelhafter Unterhaltung ist, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Besitzer zum Zwecke der Abwendung der Gefahr die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

Straßenverkehrssicherungspflicht

Da die Straßenverkehrssicherungspflicht öffentlich-rechtlich ausgestaltet ist, gilt hier § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 Grundgesetz:

§ 839 Haftung bei Amtspflichtverletzung

Verletzt ein Beamter vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so hat er dem Dritten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Fällt dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann er nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag.

Art. 34

Verletzt jemand in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst er steht. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit bleibt der Rückgriff vorbehalten. Für den Anspruch auf Schadensersatz und für den Rückgriff darf der ordentliche Rechtsweg nicht ausgeschlossen werden.

Straßenverkehrssicherungspflicht

Bundesfernstraßengesetz

§ 4

Sicherheitsvorschriften

Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht. Straßenbaubehörde im Sinne dieses Gesetzes ist auch das Fernstraßen-Bundesamt, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht. Für Baudenkmäler gilt Satz 2 nur, soweit ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden ist.

Straßenverkehrssicherungspflicht

Landesstraßengesetz (LStrG) Rheinland-Pfalz

§ 48

Aufgaben und Hoheitsverwaltung

(1) Der Straßenbaubehörde obliegen die Durchführung des Straßenbaues und der Unterhaltung sowie die Verwaltung der öffentlichen Straßen einschließlich der Bundesfernstraßen. Sie hat die hierfür notwendigen Maßnahmen zu treffen. Soweit diese Maßnahmen den Träger der Straßenbaulast finanziell belasten, sind sie im Benehmen mit diesem vorzunehmen.

(2) Der Bau, die Unterhaltung und die Verwaltung der öffentlichen Straßen einschließlich der Bundesfernstraßen sowie die Überwachung ihrer Verkehrssicherheit obliegen den Organen und Bediensteten der damit befassten Körperschaften als Amtspflichten in Ausübung öffentlicher Gewalt.

2. Organisation zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht

Personelle und materielle Voraussetzungen

Sicherheitsrelevante Sparmaßnahmen:

- Haftung aus Organisationsverschulden
- strafrechtliche Konsequenzen für verantwortliche Amtsträger und Mitglieder der Beschlussorgane
- **Einrichtungen, für deren Unterhaltung Haushaltsmittel nicht bereitgestellt werden, schließen!**
 - Zum Beispiel: Schwimmbäder, Kinderspielplätze und sonstige Freizeiteinrichtungen

Rechtliche Grundlagen der Straßenbaulast

Die Träger der Straßenbaulast haben die jeweilige Straßen nach dem regelmäßigen¹ oder gewöhnlichen² Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

Der Umfang der Straßenbaulast ist gesetzlich bewusst weit gefasst und umfasst dabei alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben.

¹ wie in § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG oder § 9 Abs. 1 Satz 2 StrWG NW

² wie in Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG

Straßenbaulast und Finanzen

Die Straßenbaulast findet ihre Grenzen in der finanziellen Leistungsfähigkeit der Baulastträger.

- Auf mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit kann sich ein Straßenbaulastträger dann berufen, wenn die verfügbaren Haushaltsmittel für andere Aufgaben verplant und die für die Straßenerhaltung vorgesehenen Mittel aufgebraucht sind.
- **Nur für den Fall, dass aufgrund mangelnder Leistungsfähigkeit nicht verkehrssichere Zustände nicht beseitigt werden können, sind diese entsprechend zu beschildern.**
- Bei gegebener Leistungsfähigkeit besteht kein Wahlrecht zwischen Schadensbeseitigung und Beschilderung.

Rechtsaufsicht

Die Träger der Straßenbaulast unterstehen der Rechtsaufsicht durch die Straßenaufsichtsbehörden. Wird die Straßenaufsichtsbehörde tätig, so stehen ihr im Grundsatz dieselben Möglichkeiten wie der Kommunalaufsichtsbehörde offen (z. B. Beanstandungs- und Anordnungsrecht). Hier unterliegt der kommunale Haushalt einer Überprüfung, ob die Kommune nach pflichtgemäßem Ermessen Mittel für die Straßenerhaltung bereitstellt. Die Rechtsaufsicht beschränkt sich allerdings auf die Prüfung, ob diese Mittel bereitgestellt wurden und nicht, wie sie verwendet werden.

Eine Änderung in der Priorisierung der Erhaltungsmaßnahmen einer Kommune durch die Straßenaufsichtsbehörde wäre als Eingriff in das Selbstverwaltungsrecht der Kommune eine unzulässige Zweckmäßigkeitssaufsicht.

3. Straßenverkehrs- sicherungspflicht

ohm

Systematische Straßenerhaltung versus Verkehrssicherungspflicht

Zustandserfassung zur systematischen Straßenerhaltung ist KEINE Kontrolle auf Verkehrssicherheit (und umgekehrt!).



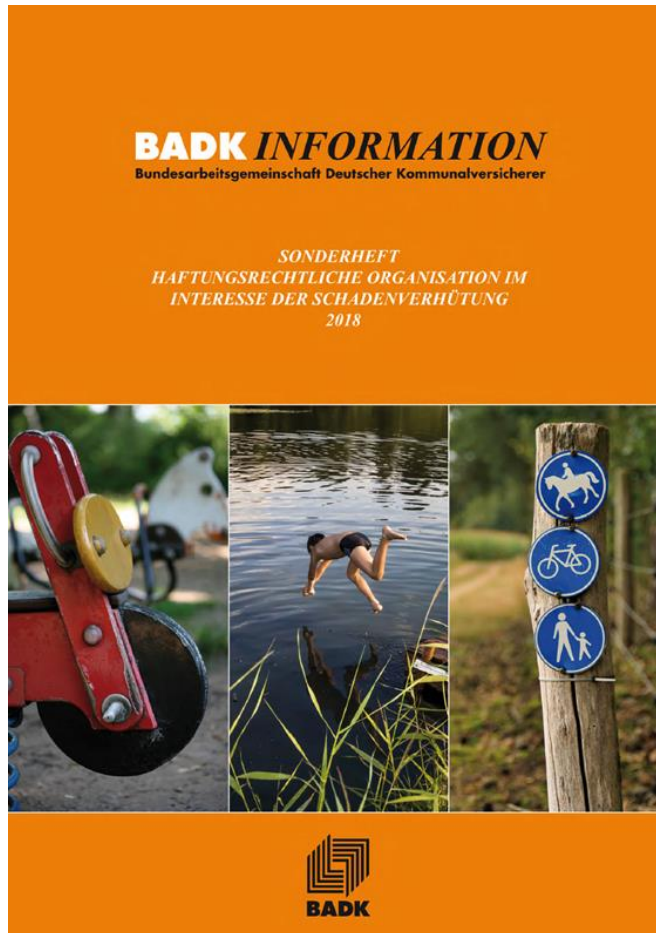
Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

≠



Quelle: Hessen Mobil

Straßenverkehrssicherungspflicht



- Dienstanweisung zur Kontrolle der Straßen, Wege und Plätze
- Kontrollplan
- Kontrollblatt zur Straßenüberwachung

BADK

Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer

Organisation zur Straßenverkehrssicherungspflicht

Organisationsplan

- Erfassung aller Straßen, Wege und Plätze zur Sicherstellung einer lückenlosen Kontrolle

Kontrollplan

- Bildung von Kontrollbezirken und hierarchische Staffelung mit Festlegung des Kontrollturnus

Dienstanweisung

- Richtet sich an den Kontrollgänger und legt fest, was im Einzelnen zu kontrollieren ist (Bestandteile des Straßenkörpers)

Dokumentation

Kontrolldokumentation

- Zum Beweis der durchgeführten Kontrollen (genauer Zeitpunkt und Name des Kontrollgängers) und der dabei festgestellten Mängel
- Manipulationssichere Ausführung (keine nachträgliche Veränderung der Einträge)
- Mindestaufbewahrungsfrist: 5 Jahre
- Keine allgemeinen Formvorschriften
- Stichprobenartige Kontrolle durch Vorgesetzten!

Kontrollintervalle

Kontrollpflichten:

Regeln sich nach Bedeutung der Straße und deren Frequentierung

Beispiel:

Stark befahrene Straßen 1x wöchentlich kontrollieren

Aber:

Sind bereits Schäden vorhanden (Netzrisse), so ist eine häufigere Kontrolle unumgänglich, weil sich der Zustand rapide verschlechtern kann (Substanzverluste aus der Oberfläche).

Kontrollintervalle

Aus: BADK-Information „Haftungsrechtliche Organisation im Interesse der Schadenverhütung“ Stand 2018

- Klassifizierte Straßen, Straßen von besonderer überörtlicher und/oder örtlicher Bedeutung (zum Beispiel Hauptverkehrsstraßen, Zufahrtsstraßen zu Gewerbe- und Industriegebieten, Fußgängerzonen):
einmal wöchentlich
- Andere Straßen von überörtlicher und/oder örtlicher Bedeutung (zum Beispiel Sammelstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen):
alle 2-4 Wochen

Kontrollintervalle

Alle übrigen Straßen (zum Beispiel Wohnstraßen):
alle 4-8 Wochen

Verkehrsunbedeutende ausgebaute Wege:
alle 8-12 Wochen

Nicht ausgebaute Feld- und Wirtschaftswege:
alle 3-6 Monate

Bei Einhaltung dieser Kontrollintervalle kann der Versicherungsnehmer im Allgemeinen davon ausgehen, dass sein Haftpflichtversicherer anerkannte Schäden reguliert.
Die strafrechtliche Beurteilung steht ausschließlich im Ermessen der Gerichte!

Praktische Hinweise

Straßenkontrollen werden heute grundsätzlich mit mobilen Datenerfassungsgeräten durchgeführt. Eine grafische Oberfläche und Auswahlmenüs für festgestellte Schäden erleichtern dem Kontrollgänger seine Arbeit. Eine automatische Georeferenzierung der Geräte reduziert fehlerhafte Ortsangaben. Eine Übertragung der Kontrolldokumentation in eine Datenbank kann online oder offline erfolgen.



Quelle: http://www.caos-gmbh.de/assets/images/3/xMOBIL-in-Hand-484_400-8412d2d3.jpg.pagespeed.ic.bE-k7DkZt0.webp

Teerbrocken auf der Fahrbahn

Das Kfz des Klägers wurde auf einer Ortsdurchfahrt der B1 beschädigt, weil die Fahrbahnoberfläche eingerissen war und ein großes, flaches Teilstück der Verschleißdecke sich vom Unterbau gelöst hatte, sodass Teerbrocken herumlagen. Dass die beklagte Gemeinde die Schäden nicht rechtzeitig beseitigt hat, stellt keine schuldhaftige Verletzung der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht dar. Allerdings ist die von der Beklagten wöchentlich durchgeführte Streckenkontrolle bei der hohen Verkehrsbelastung der B1 und der vorliegenden Beschädigung der Fahrbahndecke an sich nicht ausreichend, hier jedoch ohne Bedeutung, weil erst am Tage vor dem Unfall (!) die letzte Kontrolle durchgeführt wurde.

OLG Hamm, 6.7.2004

NJW-RR 05, 254 NJW Spezial

Wurzelschaden auf Radweg

Urteil: Kein Schadenersatz für gestürzten Rennradfahrer

Mann verklagt Gemeinde nach Sturz auf einem Radweg – Gericht weist auf Eigenverantwortung hin

Kreis Germersheim. Ein Rennradfahrer aus dem Landkreis Germersheim ist vor dem Landgericht Frankenthal mit einer Schadensersatzklage gegen eine Gemeinde aus dem Rhein-Pfalz-Kreis gescheitert. Der Mann war aufgrund von Wurzelschäden auf einem Radweg Richtung Speyer gestürzt.

Das Gericht begründet seine „Entscheidung des Monats“ damit, dass ein Radfahrer seine Fahrweise so einrichten müsse, dass er sichtbare Hindernisse auf einem Radweg rechtzeitig wahrnehmen und vor ihnen anhalten könne. Das Urteil hat die Dritte Zivilkammer des Landgerichts gefällt.

Der Rennradfahrer hatte nach seinem Sturz nach RHEINPFALZ-Informationen die Gemeinde Böhl-Iggelheim verklagt. Der Unfall passierte auf dem Radweg an der Landesstraße 528 Richtung Speyer.

Das Gericht weist zwar auf die sogenannte Verkehrssicherungspflicht hin, macht jedoch darauf aufmerksam, dass diese Grenzen hat und dass der Radfahrer aufmerksam fahren und seine Geschwindigkeit den Gegebenheiten anpassen muss. Konkret heißt es dazu im Urteil: „Grundsätzlich hat derjenige, der eine Gefahrenquelle – wie beispielsweise eine aus dem Boden ragende Baumwurzel – schafft oder eine solche andauern lässt, notwendige und zumutbare Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer zu verhindern. Er hat Gefahren auszuräumen oder vor ihnen zu warnen. Dies gilt jedoch nur, soweit sie für andere trotz aufmerksamen Verhaltens im Straßenverkehr nicht erkennbar oder nicht beherrschbar sind.“

Laut Gericht bemessen sich die Anforderungen an die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht für einen Radweg an einem normalen Radfahrer mit üblicher Geschwindigkeit. „Ein Rennradfahrer muss von sich aus besonders vorsichtig fahren, da er mit seinen dünnen Reifen bei Unebenheiten im Boden besonders gefährdet ist“, heißt es. Nach Ansicht der Kammer seien die Wurzelschäden in dem Fall auch gut und rechtzeitig erkennbar gewesen. „Der Wegabschnitt habe auch an anderen Stellen Unebenheiten wie Bodenschwellen, Risse oder eben Wurzelschäden aufgewiesen, sodass Schäden auch an der Unfallstelle nicht überraschend gewesen sein könnten. Ein konzentrierter Radfahrer hätte sein Fahrverhalten an die vorgefundenen Hindernisse anpassen können und müssen“, sagen die Richter.

Weil die Wurzelschäden ausreichend erkennbar waren, hält das Gericht auch kein Hinweisschild als Warnung für erforderlich. Auch ein unter Umständen störendes Licht- und Schattenspiel auf dem Radweg wegen eines ungünstigen Sonnenstandes, weswegen der Rennradfahrer das Hindernis nicht erkannt haben will, ändere daran nichts, so das Gericht. Es appelliert an die Eigenverantwortung: „Auf witterungsbedingte Umstände habe sich ein Radfahrer einzustellen und dementsprechend noch vorsichtiger zu fahren.“

Die RHEINPFALZ, 2.1.24

Fragen? Anregungen?



berthold.best@th-nuernberg.de