



## Informationsvorlage

## Drucksache Nr. 75/2007

Beratungsfolge		
Gremium	öffentlich	Sitzungsdatum
Bauausschuss	Ja	14.05.07

### Winterdienstbericht 2006/2007

#### I. Information

### Inhaltsverzeichnis

#### 1. Zusammenfassung

#### 2. Allgemeine Informationen zum Thema Winterdienst

2.1. Rechtliche Grundlagen

2.2. Räum- und Streupflicht für den Fahr- und Fußgängerverkehr

2.3. Organisation des Winterdienstes

#### 3. Kosten des Winterdienstes

#### 4. Ökologie und Winterdienst

#### Anlagen:

Anlage 1: Meteorologische Winterdienstdaten 1986 – 2007

Anlage 2: Aktuelle Rechtsprechung zum Winterdienst

Anlage 3: Mehrjahresvergleich Winterdienstkosten

Anlage 4: Mehrjahresvergleich Streustoffverbrauch

Anlage 5: Räum- und Streupflichtsatzung vom 18.12.1989/02.10.2002

## **1. Zusammenfassung**

### **Wetterdaten**

Die meteorologischen Daten für den Winter 2006/2007 sind wie folgt:

Zahl der Frosttage	62
Zahl der Eistage	7
Tiefste Temperatur (25. Januar 2007)	-9,7 °C
Höchste Temperatur (08. Dezember 2006)	17,2 °C
Zahl der Tage mit geschlossener Schneedecke	15
Durchschnittstemperatur	3,6 °C
Niederschlagssumme	213 mm

### **Wärmster Winter seit Beginn der Wetteraufzeichnungen**

Das genaue Gegenteil des vorjährigen Winters war der Winter 2006/2007. Die Schnee-, Eis- und Kälterekordwerte des letzten Winters wurde durch Wärme-, Trockenheits- und Sonnenscheinrekordwerte in diesem Winter ersetzt. Die meteorologische Kontinuität an der man sich lange Zeit mit Hilfe von verschiedenen überlieferten Wetterkalendern (z.B. hundertjähriger Kalender) orientieren konnte, ist endgültig vorbei. Das Wetter macht was es will. Der Klimawandel ist voll im Gange. Das Wetter in den letzten Wintermonaten entspricht ungefähr dem Wetter in Südfrankreich oder in der Toskana um diese Jahreszeit.

Winterliche Bedingungen mit Schnee oder/und Glätte zeigten sich im letzten Winter nur dreimal für wenige Tage. Am 2. November morgens begann der erste Kälteeinbruch, der die Schneefallgrenze bis in die Niederungen herab sinken ließ und in den Nächten mit Frost aufwartete. Nach wenigen Tagen verabschiedete sich der Winter wieder bis kurz vor Weihnachten, als die Temperaturen wieder etwas absanken, aber keine winterlichen Begleiterscheinungen mitbrachten.

Mitte Januar 2007 gab es keine winterlichen Wetterbedingungen, sondern einen gewaltigen Orkan „Kyrill“, der unsere Region glücklicherweise nur streifte, aber dennoch für erhebliche Verkehrsbehinderungen und andere Schäden sorgte.

Am 24.01.2007 kam der zweite Wintereinbruch und dauerte bis 28. Januar. Bis zum dritten und letzten Wintereinbruch Ende März (sog. Märzwinter) herrschte wieder sehr mildes frühlinghaftes Wetter. Der letzte Wintereinbruch hatte es jedoch in sich. Heftige Schneefälle sorgten in ganz Süddeutschland für teils chaotische Straßenverhältnisse. Nach 6 Tagen war der Wintereinbruch vorbei und die Temperaturen bewegten sich wieder in Richtung frühlingshafte 15 Grad Celsius.

Den einzigen Vorteil den dieser „ausgefallene Winter“ hatte, war dass sowohl Privathaushalte als auch öffentliche Einrichtungen erheblich weniger Heiz- und Energiekosten hatten wie in den vergangenen Jahren. Ansonsten wussten die wenigsten ob sie den Ausfall des Winters positiv oder negativ bewerten sollten.

### **Besonderheiten**

Das **Problem der vereisten Nebenstraßen in Wohngebieten**, in denen in vergangenen Jahren nur in geringem Umfang der kommunale Winterdienst durchgeführt wurde, war in diesem Winter kein Problem.

Zum einen natürlich witterungsbedingt, jedoch auch an den beiden Winterintermezzos im Januar und März 2007 mussten insgesamt nur 3 zusätzliche Einsätze von den vertraglich verpflichteten Fremdunternehmern in den Wohngebieten gefahren werden. Es kam also zu keinen größeren Behinderungen in den Wohngebieten wie im letzten Jahr. Dieses Problem kann als gelöst betrachtet werden.

Der Winterdiensteinsatz auf Abruf in den Wohngebieten (Wohnneben- und Anliegerstraßen), bei dem außer den tatsächlichen Einsatzstunden lediglich noch ein Grundsockelbetrag für die Winterdienstgerätevorhaltung gezahlt werden muss, hat sich gut bewährt und stellte eine sinnvolle Ergänzung des kommunalen Winterdienstes dar.

### **Winterdiensttechnik**

Die Feuchtsalztechnik mit elektronisch unterstützter Fahrbahnabtastung kam nicht sehr oft zum Einsatz, aber bei den drei Wintereinbrüchen konnten die Fahrbahnen schnell und effektiv geräumt und gestreut werden, so dass die Einschränkungen größtenteils im üblichen Rahmen gehalten werden konnten.

Neben der maschinellen Ausbringung von Salz-Splitt-Gemisch auf Geh- und Radwegen wurde diesen Winter ein Pilotversuch mit Schieferstreustoff beim Winterhanddienst gemacht. Schiefer hat den Vorteil, dass er nur ca. 1/3 soviel wiegt wie Splitt und somit vor allem beim Transportieren im Handwagen sehr viel leichter ist.

Der zweite Vorteil liegt darin, dass sich die Schieferkörner im Laufe der Zeit auflösen, da diese sehr porös und leicht zu zertreten sind, so dass hier weniger im Frühjahr abgekehrt werden muss.

Ein gravierender Nachteil ist der Preis, der ungefähr viermal so hoch ist wie bei Splitt. Es wird sich in den nächsten Wintern zeigen, ob die Einsparungen beim Abkehren der Gehwege den höheren Einkaufspreis wieder ausgleichen oder nicht.

In der Anlage 4 ist der Salzverbrauch wieder nach Einsatz mit LKW-s für Fahrbahnen und nach Kleinfahrzeugen für Geh- und Radwege aufgeteilt.

## **2. Allgemeine Informationen zum Thema Winterdienst**

### **2.1. Rechtliche Grundlagen**

Den Gemeinden obliegt es im Rahmen des Zumutbaren als öffentlich-rechtliche Pflicht, Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten bei Schneeanhäufungen zu räumen, sowie bei Schnee- und Eisglätte zu bestreuen, soweit dies aus polizeilichen Gründen geboten ist (§ 41 Abs.1 Straßengesetz Baden-Württemberg).

Die Räum- und Streupflicht ist ein Teil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Bei einer Pflichtverletzung haftet die Kommune nach § 839 BGB i.V.m. § 34 GG.

Die wichtigsten aktuellen Urteile zur kommunalen Winterdienstpflicht sind aus Anlage 2 ersichtlich.

### **2.2. Räum- und Streupflicht für den Fahr- und Fußgängerverkehr**

Die Räum- und Streupflicht der Kommune richtet sich grundsätzlich nach der Verkehrsbedeutung der Straßen und Wege und der Leistungsfähigkeit der Gemeinden (Merkmal der Zumutbarkeit). Sie hat das Ziel, eine verkehrssichere Fläche für den Straßenverkehr zu schaffen.

Ein klarer Unterschied liegt hier zur Anliegerverpflichtung laut Räum- und Streusatzung vor, da diese nicht den Aspekt der Zumutbarkeit kennt, sondern eine höhere Anforderung an die Räum- und Streupflicht stellt als das Landesstraßengesetz.

Die Räum- und Streupflicht der Kommune besteht innerhalb der geschlossenen Ortslage nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen. Bei Fahrbahnen müssen beide Voraussetzungen erfüllt sein. Bei Gehwegen ist allein die Verkehrswichtigkeit (Frequentierung) entscheidend.

Die Räum- und Streupflicht ist so rechtzeitig zu erfüllen, dass bis zum Einsetzen des Haupt- und Berufsverkehrs (6.30 – 7.00 Uhr) die Winterdienstmaßnahmen abgeschlossen sind. Die Räum- und Streupflicht geht bis zum Ende des allgemeinen Tagesverkehrs (20.00 – 22.00 Uhr).

Während der Nachtzeit besteht grundsätzlich keine Pflicht zu räumen und zu streuen, d.h. die Fahrzeugfahrer sind auf sich selbst gestellt und sollten sich auch darauf vorbereiten (z.B. gute Bereifung und im Extremfall Schneeketten, Klappspaten und geringe Mengen an Streumittel).

### **2.3. Organisation des Winterdienstes**

Die Vorgaben für die Organisation des Winterdienstes richten sich nach den allgemeinen Grundsätzen der Verkehrssicherungspflicht der Kommunen. Sie wurden durch die Rechtsprechung exakt definiert (z.B. Räum- und Streuplan, lückenlose Dokumentation der Winterdiensteinsätze, ausreichende Vorhaltung von Winterdienstkapazitäten).

Werden die Vorgaben der Rechtsprechung nicht eingehalten, kann dies zu einer Haftung der Kommune im Schadensfall führen.

### **3. Kosten des Winterdienstes**

Die Gesamtkosten des Winterdienstes 2006/2007 lagen witterungsbedingt weit unter denen der Vorjahre. Die geringe Anzahl der notwendigen Winterdiensteinsätze machte sich bei sämtlichen Kostenarten (Personal, Fuhrpark, Maschinen, Streumittel) bemerkbar (siehe Anlage 3). Lediglich im Bereich der Fremdvergabe, mit Ausnahme des Winterdienstes in Wohngebieten (hier Abrechnung nach tatsächlichem Aufwand), blieben die Kosten relativ konstant, da hier Pauschalen für den gesamten Winter vereinbart wurden. Bei einem strengen Winter wie im letzten Jahr hatte dies sehr große Vorteile, in diesem Winter hat es gewisse Nachteile, da eine Pauschale immer von einer durchschnittlichen Wintereinsatzzahl ausgeht.

### **4. Ökologie und Winterdienst**

Die optimierte Salzausbringung mit moderner Feuchtsalztechnik hat sich als ökologischer Standard gefestigt. Auch die Reduzierung der Splittausbringung hat sich durchgesetzt. Das permanente Ziel bleibt die wirtschaftliche und die umweltrelevante Seite jeweils ausgewogen zu berücksichtigen.

Merkle

Anlagen (bitte gesondert ausdrucken)

## 2. Begriff der gefährlichen und verkehrswichtigen Stelle - Zur Räum- und Streupflicht für Fahrradfahrer (LG Gera)

### Leitsätze:

1. Das Merkmal der Verkehrswichtigkeit erfüllen regelmäßig nur verkehrsreiche Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen und städtische Hauptverkehrsstraßen (BGH a.a.O., OLG Jena a.a.O.). Diesen Kriterien genügt der hier streitrelevante (Straßen-)Abschnitt nicht.
2. Ein Straßenabschnitt, der keine reine Anliegerstraße mehr ist, ist verkehrsbedeutsam, wenn er zu einer verkehrsreichen Durchgangsstraße oder einer städtischen Hauptverkehrsstraße zählt (verneint für eine Straße mit 287 Fahrzeugen in der Stunde, von denen 63,9 Prozent, also 183 Fahrzeuge in der Stunde auf den Durchgangsverkehr entfallen).
3. Die Räum- und Streupflicht steht unter dem Vorbehalt des Zumutbaren, wobei es auf die Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen ankommt.

LG Gera, Urteil vom 29.7.2005 - 2 O 2235/03

### Aus den Gründen:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und des Thüringer Oberlandesgerichts besteht eine winterliche Räum- und Streupflicht innerhalb geschlossener Ortschaften lediglich an verkehrswichtigen und gefährlichen Straßenstellen, wobei die Streupflicht stets eine allgemeine Straßenglätte voraussetzt (BGHZ 31, 73; 40, 379; 112, 74; BGH MDR 1998, 402; OLG Jena NZV 2001, 87). Diese Voraussetzungen sind im Entscheidungsfall nicht erfüllt.

#### *Merkmal der Verkehrswichtigkeit:*

Das Merkmal der Verkehrswichtigkeit erfüllen regelmäßig nur verkehrsreiche Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen und städtische Hauptverkehrsstraßen (BGH a.a.O., OLG Jena a.a.O.). Diesen Kriterien genügt der hier streitrelevante (Straßen-)Abschnitt nicht.

#### *Nicht unerheblicher Durchgangsverkehr*

Zwar folgt aus den Feststellungen des Sachverständigen, dass es sich nicht um eine bloße Anliegerstraße handelt. Der Sachverständige hat vielmehr nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass 63,9 Prozent des von ihm anlässlich seiner Verkehrszählung festgestellten Verkehrsaufkommens dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist. Nach seinen Feststellungen kann nur 36,1 Prozent des Verkehrsaufkommens dem Anliegerverkehr zugeordnet werden, so dass im Ergebnis von einer nahezu ausschließlich von Anwohnern und deren Besuchern benutzten Straße nicht ausgegangen werden kann.

#### *Keine reine Anliegerstraße, trotzdem keine verkehrsreiche Durchgangsstraße*

Auch wenn es sich mithin nicht um eine reine Anliegerstraße handelt, kommt ihr im Ergebnis jedoch nicht die Bedeutung einer verkehrsreichen Durchgangsstraße oder einer städtischen Hauptverkehrsstraße zu. Nur unter diesen Maßgaben kommt eine Verkehrsbedeutung im haftungsbegründenden Sinne überhaupt in Betracht, nachdem außer Streit steht, dass es sich nicht um eine Bundesstraße handelt.

#### *Zahlen des Durchgangsverkehrs - kein verkehrsreicher Abschnitt*

Nach den anlässlich der von dem Sachverständigen durchgeführten Verkehrszählung gewonnenen Ergebnissen beträgt das Verkehrsaufkommen in dem streitrelevanten Abschnitt im Schnitt 287 Fahrzeuge pro Stunde. Auf diesen Stunden-durchschnitt entfallen auf den Durchgangsverkehr 63,9 Prozent, so dass von einem durchschnittlichen stündlichen Durchgangsverkehr von rund 183 Fahrzeugen auszugehen ist.

Dieser Durchschnittswert kann unter Berücksichtigung der maßgebenden Umstände des Entscheidungsfalles nicht als verkehrsreich im haftungsrechtlichen Sinne verstanden werden. Insoweit gilt es zu berücksichtigen, dass es sich bei der Beklagten nicht um eine Kleinstadt mit eher mäßigem Verkehrsaufkommen, sondern vielmehr um eine der größten Städte des Landes Thüringen handelt, die zudem als Universitätsstadt durch einen lebhaften Fahrzeugverkehr geprägt ist.

Bei dieser Tatsache kann das vom Sachverständigen ermittelte durchschnittliche Durchgangsverkehrsaufkommen nicht als verkehrsreich bewertet werden, was der aus den Feststellungen des Sachverständigen folgende Minutendurchschnittswert anschaulich vor Augen führt. Bei einem stündlichen Durchschnittswert für den Durchgangsverkehr von 183 Fahrzeugen ergibt sich ein Minutendurchschnittswert von 1,5 Fahrzeugen.

#### *Kein stetiger Durchgangsverkehrsfluss*

Hieraus folgt, dass ein stetiger Durchgangsverkehrsfluss nicht gegeben ist. Ein solcher wäre jedoch Voraussetzung, um

eine Straße in einer größeren Universitätsstadt mit lebhaftem Verkehrsaufkommen als verkehrsreiche Durchgangsstraße im haftungsrechtlichen Sinne einordnen zu können.

In die haftungsrechtliche Bewertung einer Straße hat nämlich das Postulat mit einzufließen, dass die Räum- und Streupflicht unter dem Vorbehalt des Zumutbaren steht, wobei es auf die Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen ankommt (BGHZ 112, 74; BGH MDR 1998, 402; OLG Jena NZV 2002, 319; OLG Jena NZV 2001, 87).

Angesichts des allgemein bekannten Umstandes der angespannten Haushaltslage der Kommunen und unter weiterer Berücksichtigung des von den Zeugen anschaulich und nachvollziehbar geschilderten Sachverhalts, dass die Beklagte im Winterdienst zunächst und vordringlich die Bundesstraßen und die Straßen mit Busverkehrsaufkommen beräumt und streut, wobei ihr selbst deren Gefährloshaltung unter Einsatz aller verfügbaren Kapazitäten nicht immer gelingt, kann dem streitrelevanten (Straßen-)Abschnitt, der nicht von Bussen angefahren wird, unter dem Gesichtspunkt des Verkehrsaufkommens keine haftungsbegründende Bedeutung beigemessen werden.

#### *Straßenabschnitt ist auch nicht gefährlich*

Auch als gefährlich im haftungsrechtlichen Sinne kann der streitrelevante (Straßen-)Abschnitt nicht eingestuft werden. Grundsätzlich liegt eine gefährliche Straßenstelle nur dort vor, wo unvermutete Gefahren auftreten können, die auch bei einer den winterlichen Bedingungen angepassten Fahrweise nicht beherrschbar sind. Die höchst- und obergerichtliche Rechtsprechung nimmt daher eine Gefährlichkeit im haftungsrechtlichen Sinne zum Beispiel bei starken Gefällstrecken an (BGHZ 112, 74; OLG Jena NZV 2001, 87 jeweils mit weiteren Nachweisen).

### **7. Sturz auf Gehweg - Zu den Anforderungen an den Beweis einer Pflichtenverletzung (LG Ravensburg)**

#### Leitsatz (nichtamtlich):

Der Nachweis einer Pflichtenverletzung ist schon dann nicht geführt, wenn auch nach Angaben im Streubuch und nach Zeugenaussagen der Gehweg morgens schon mehrfach geräumt wurde.  
LG Ravensburg, Urteil vom 29.3.2006 - 5 O 12/06

#### Aus den Gründen:

Die Klage bleibt ohne Erfolg, weil nicht bewiesen ist, dass die Beklagte gegen Verkehrssicherungspflichten im Zusammenhang mit Räumen und Streuen verstoßen hat.

Die Voraussetzungen, unter denen eine Gemeinde nach Artikel 34 GG, § 839 BGB i.V.m. §§ 41, 59 Straßengesetz haftet, sind beispielsweise im Einzelnen dargestellt bei Wussow/Schwerdt, Unfallhaftpflichtrecht, 15. Auflage Kapitel 13 Randnummern 110 ff., 122 ff. m.w.N., insbesondere auf BGH NJW 1993, 2802. Danach richten sich Inhalt und Umfang der Räum- und Streupflicht nach den Umständen des Einzelfalles, und es ist nicht als amtspflichtwidrig zu beanstanden, wenn eine streupflichtige Stadt bei besonders ungünstigen winterlichen Witterungsverhältnissen, die den Dauereinsatz des städtischen Streudienstes erfordern, ihr umfangreiches Straßennetz nicht flächendeckend abgestreut hält, sondern Prioritäten setzt, um dabei einzelne besonders verkehrswichtige und gefährliche Stellen intensiv zu behandeln. Auf die Einzelheiten dieser Rechtsprechung kommt es schon deshalb nicht an, weil ungeklärt ist, weshalb die Klägerin gestürzt ist. Ihre Behauptung, der Gehweg sei am Vormittag des 5.2.2003 überhaupt nicht geräumt gewesen, steht in diametralem Gegensatz zu den Aussagen der Zeugen, die übereinstimmend ausgesagt haben, der Fahrer des Traktors mit Räumschild sei kurz vor 10.00 Uhr bereits dabei gewesen, zum dritten Mal seit 6.00 Uhr den Gehweg vom Schnee zu befreien, und dort hätten, bedingt durch die früheren Räumaktionen, nur zirka 2 cm Neuschnee gelegen. Darauf musste die Klägerin sich einstellen, insbesondere angesichts der Tatsache, dass ihrer eigenen Schilderung nach andere Fußgänger nicht auf dem Gehweg unterwegs waren. Möglicherweise beruhte der Sturz darauf, dass die Klägerin - wie sie ausgeführt hat - erfreut in die schöne Winterlandschaft hinausblickte, als sie urplötzlich ausrutschte. Sie mag dadurch für einen Moment abgelenkt gewesen sein, was erfahrungsgemäß oft dazu führt, dass man den Füßen nicht die gebotene Aufmerksamkeit schenkt. Der Beweis, dass die Beklagte unzureichend geräumt hat, ist nicht geführt.

### **8. Gefrorenes Tauwasser auf einem sonst trockenen Gehweg - Schwerwiegendes Mitverschulden schließt Haftung aus (LG Stuttgart)**

#### Leitsätze (nichtamtlich):

1. Zur Räum- und Streupflicht auf einem trockenen Gehweg, der an einer Stelle - für Fußgänger erkennbar - gefrorenes Tauwasser hat.
2. Schwerwiegendes Mitverschulden eines Fußgängers schließt die Haftung der Gemeinde aus, wenn der Fußgänger eine Glatteisstelle erkannt hat und diese bewusst betritt.

LG Stuttgart, Urteil vom 28.2.2006 - 15 O 525/05

Tatbestand:

Ein Fußgänger kam vom Joggen und wechselte von der Fahrbahn auf den Gehweg, auf dem er auf einer Glatteisstelle ausrutschte.

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage ist nicht begründet. Der Klägerin stehen gegen die Beklagte Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche aus Artikel 34 GG, §§ 839, 253 BGB nicht zu.

Inhalt und Umfang der winterlichen Räum- und Streupflicht richten sich nach den Umständen des Einzelfalles. Art und Wichtigkeit des Verkehrsweges sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie seine Gefährlichkeit und Stärke des zu erwartenden Verkehrs. Die Räum- und Streupflicht besteht daher nicht uneingeschränkt. Sie steht vielmehr unter dem Vorbehalt des Zumutbaren, wobei es auch auf die Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen ankommt. Für Fußgänger müssen die Gehwege, soweit auf ihnen eine nicht unbedeutender Verkehr stattfindet, sowie die belebten über die Fahrbahn führenden unentbehrlichen Fußgängerüberwege bestreut werden (BGHZ 112, 74; NJW 2003, 3622).

*Trockener Gehweg hatte gefrorenes Tauwasser*

Es ist schon zweifelhaft, ob die Beklagte unter Zugrundelegung dieser Grundsätze ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt hat angesichts der Tatsache, dass die Straßen nach der eigenen Aussage der Klägerin bei ihrer Anhörung im Termin trocken waren, lediglich an der Unfallstelle Tauwasser von der Wiese auf den Gehweg lief und dort - für einen Fußgänger erkennbar - teilweise zu Eisschlieren gefroren war. Jedenfalls wenn der Vortrag der Beklagten zutreffen sollte, dass auf dem Gehweg noch Splitt lag, was allerdings von der Klägerin bestritten wurde und daher einer Beweisaufnahme bedürfte, dürfte eine Verkehrssicherungspflichtverletzung nicht in Betracht kommen.

*Schwerwiegendes Mitverschuldung schließt Haftung der Gemeinde aus*

Dies kann aber vorliegend dahingestellt bleiben, da selbst wenn die Beklagte durch das Nichtbestreuen des Gehweges am Unfalltag selbst ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt haben sollte, das gemäß § 254 BGB anzurechnende Mitverschulden der Klägerin vorliegend so schwer wiegt, dass jegliche Haftung der Beklagten entfällt.

Die Klägerin hat, wie sie im Termin angegeben hat, die Glatteisstelle erkannt und diese bewusst betreten. Sie hätte ohne Weiteres die Möglichkeit gehabt, der Gefahr zu begegnen, indem sie jedenfalls in dem Bereich, in dem es auf dem Gehweg glatt war - die Klägerin hat angegeben, sie habe sich noch überlegt, ob sie über die Glättestelle springen solle, um wieder einen trockenen Bereich zu erreichen, woraus folgt, dass es sich hierbei nur um eine kurze Strecke handelte - auf die Straße ausgewichen wäre, die, wie die Klägerin nunmehr bei ihrer Anhörung angegeben hat, trocken war. Die Klägerin hat zwar vorgetragen, diese Straße sei sonntags stark befahren. Dennoch hat sie nach ihrem eigenen Vortrag zuvor bereits eine längere Strecke gerade auf dieser Straße zurückgelegt statt den Gehweg zu benutzen, so dass nicht ersichtlich ist, weshalb es ihr nicht möglich oder zumutbar war, auch noch wenige Meter mehr vorsichtig und langsam am Straßenrand weiter zu gehen. Alternativ hätte sie auch die Möglichkeit gehabt, wenige Schritte in die Wiese auszuweichen, um nach dem Ende der Glatteisstelle wieder auf den Gehweg zurückzukehren.

Stattdessen hat die Klägerin es vorgezogen, die ihr bewusste glatte Stelle zu betreten und hat damit auf eigene Gefahr gehandelt, da allseits bekannt ist, dass man auf einer solchen Fläche ausrutschen und zu Fall kommen kann.

## **17. Zur Räum- und Streupflicht bei tagsüber erneut einsetzendem Schneefall (LG Bochum)**

Leitsatz:

Bei tagsüber andauerndem Schneefall mit zwischenzeitlichen Schneepausen kann keine kontinuierliche Schneeräumung verlangt werden, wenn nach nächtlichem Schneefalls bereits zuvor morgens geräumt und gestreut wurde.

LG Bochum, Urteil vom 15.6.2004 - 2 O 102/04

Aus den Gründen:

Der Bürgersteig war morgens intensiv geräumt und auch gestreut worden. Dies haben beide Zeugen übereinstimmend bekundet und damit das Vorbringen der Klägerin, der Bürgersteig sei nicht gestreut worden, widerlegt. Das Salz wirkte; dies ergibt sich aus dem Umstand, dass trotz eines gewissen Nachschneiens - unterbrochen von einer halbstündigen bis einständigen Schneepause - sich im Unfallzeitpunkt noch keine neue Schneeschicht im eigentlichen Sinne gebildet hatte, sondern der Bürgersteig lediglich ein wenig weiß geworden war.

Insoweit aber bestand noch keine Verpflichtung der sofortigen - erneuten - Schneeräumung. Dies würde die Verkehrssicherungspflichten nämlich erkennbar überstrapazieren. Denn die Bejahung einer derartigen Pflicht würde dazu führen, dass eine verkehrssicherungspflichtige, hier räum- und streupflichtige Person, an derartigen Tagen des kontinuierlichen Schneefalls mit zwischenzeitlichen Schneepausen letztlich überhaupt nicht das Haus verlassen dürfte, um gewissermaßen ‚im 5-Minuten-Takt‘ permanent nachräumen bzw. nachstreuen zu können. Ein derartiges Verhalten kann selbstredend nicht verlangt werden.

Vorliegend hat der Zeuge L. unwiderlegt bekundet, noch vor dem Mittag - zeitlich offensichtlich unmittelbar nach dem

Unfall der Klägerin - noch einmal nachgestreut zu haben. Jedenfalls in diesem Zeitraum zwischen dem intensiven morgendlichen und dem mittäglichen Schneeräumen waren die an dem Unfalltag des 6.1.2003 sich im Laufe des Vormittags entwickelnden Schneesverhältnisse nicht derart gravierend, dass abweichend von dem vorgenannten Grundsatz darüber hinaus noch eine weitere zwischenzeitliche Schneeräumung erfolgen musste.