

**Quelle:**

BWGZ, Die Gemeinde, Ausgabe 17/2007 vom 15. September 2007, S. 680, hrsg. vom Gemeindetag Baden-Wuerttemberg

**1. Zum Begriff der verkehrswichtigen Straßenstelle (LG Freiburg)**

**Leitsatz:**

**Das Merkmal der Verkehrswichtigkeit ist in der Regel nur bei verkehrsreichen Durchgangsstraßen, Ortsdurchgangsstraßen von Bundesstraßen und städtischen Hauptverkehrsstraßen gegeben (OLG Celle, Urteil vom 29.05.2002). Dieses Merkmal liegt bei einer Verkehrsfrequenz von 500 bis 1.000 Fahrzeugen am Tag regelmäßig nicht vor.**

LG Freiburg, Urteil vom 6.7.2006 – 8 O 64/06

**Zum Sachverhalt:**

Das Fahrzeug kam in der Ortsdurchfahrt zum Rutschen und prallte gegen eine Mauer.

**Aus den Gründen:**

Die Gemeinde ist schon deshalb nicht eintrittspflichtig, weil der Unfall nicht auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde verursacht worden ist. Nach eigenem Vorbringen des Klägers war dieser 80 Meter vor dem Ortseingangsschild ins Rutschen gekommen und hatte die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren. Die den Unfall auslösende Ursache – schneeglatte, nicht gestreute Fahrbahn – lag damit deutlich außerhalb des Gemeindegebiets und somit nicht im Verantwortungsbereich der Gemeinde.

Im Übrigen fehlt eine Verantwortlichkeit der Beklagten auch deshalb, weil die in den Ortsteil führende Ortsverbindungsstraße keine verkehrswichtige Straße darstellt. Das Merkmal der Verkehrswichtigkeit ist in der Regel nur bei verkehrsreichen Durchgangsstraßen, Ortsdurchgangsstraßen von Bundesstraßen und städtischen Hauptverkehrsstraßen gegeben (OLG Celle, Urteil vom 29.5.2002, AS. 19). Es handelte sich hier – anders als bei der Entscheidung des OLG Karlsruhe (AS. 23) – auch nicht um eine nicht unbedeutende Nebenstraße, die die Funktion einer Ortsverbindungsstraße hat und als Auffangstraße für den gesamten Verkehr aus Nachbarorten dient. Die Verkehrsfrequenz der Straße liegt lediglich bei 500 bis 1.000 Fahrzeugen pro Tag und kennzeichnet diese als besonders verkehrsarme Straße. Der Ortsverbindungsstraße mit diesem Verkehrsaufkommen kommt lediglich eine geringe Verkehrsbedeutung zu, bei der unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Zumutbarkeit und der Notwendigkeit Prioritäten zu setzen, keine Räum- und Streupflicht besteht (vgl. Beschluss OLG München vom 7.6.2005, AZ. 1 U 2667/05). Der Umstand, dass die Straßenmeisterei die Gefällestrecke am Morgen des 5.3.2005 gleichwohl gestreut hatte, begründet die Verkehrswichtigkeit der Strecke gleichfalls nicht, denn ein überobligationsmäßiger Winterdienst vermag die gesetzlichen Voraussetzungen der Streupflicht nicht zu ersetzen (vgl. OLG Hamm, Versicherungsrecht 2005/1746 f).

**4. Nur verkehrswichtige und gefährliche Radwege sind zu räumen und zu streuen (LG Tübingen)**

**Leitsätze (nichtamtlich):**

**1. Eine verkehrssicherungspflichtige Gemeinde würde über Gebühr in Anspruch genommen, wenn ihr eine umfassende Streupflicht bezüglich aller Radwege auferlegt würde (vgl. BGH NJW 2003, 3622). Selbst bei Vorliegen einer Streupflicht für Radwege ist diese ebenso wie im Falle von Fahrbahnen auf verkehrswichtige und gefährliche Stellen beschränkt.**

**2. Auf Grund organisatorischer Erfordernisse ist der streupflichtigen Gemeinde ein angemessener Zeitraum nach Einsetzen der Glätte zuzubilligen, um Streumaßnahmen einzuleiten (LG Lübeck, Urteil vom 23.06.1998, Az: Sw 4 O 107/98). Setzt im gesamten Stadtgebiet zeitgleich eine allgemeine Glättebildung ein, so müssen die Verkehrsteilnehmer für eine angemessene Zeit diese typische winterliche Behinderung in Kauf nehmen.**

**3. Einer Gemeinde ist es nicht zuzumuten, verkehrswichtige und gefährliche Radwege zeitgleich mit den Fahrbahnen abzustreuen; vorrangig ist die Streuung der Fahrbahnen und der von Fußgängern besonders stark frequentierten Wege.**

**4. Eine vorbeugende Streupflicht ist nur anzunehmen, wenn die konkrete Gefahr besteht, dass es an einer gefährlichen Fahrbahnstelle zu einem bestimmten Zeitpunkt zu Glättebildung kommt (LG Lübeck a.a.O., m. w. N.).**

**5. Vereinzelt Glättestellen auf einem Radweg gehören zum allgemeinen Risiko des Wegbenutzers, so dass die verkehrssicherungspflichtige Gemeinde nicht für einen Glätteunfall eines ortskundigen Fahrradfahrers auf diesem Weg haftet (vgl. LG Lübeck a.a.O.).**

LG Tübingen, Urteil vom 6.6.2007 – 7 O 403/06

**Zum Tatbestand:**

Der Radfahrer war kurz nach 7.00 Uhr unterwegs und stürzte auf einem Radweg. Radwege werden von der Gemeinde in Absprache mit verschiedenen Behörden, der Polizei und den örtlichen Fahrradclubs nicht gestreut, sondern nur geräumt.

**Aus den Gründen:**

**Keine höheren Anforderungen als gegenüber Autofahrern**

Der Fahrradverkehr wird allgemein zum Fahrverkehr und nicht zum Fußgängerverkehr gezählt. An die gegenüber Radfahrern bestehenden Winterdienstpflichten sind daher jedenfalls keine höheren Anforderungen zu stellen, als sie gegenüber Autofahrern existieren (Wichmann, Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, 5. Aufl., 2006, Rdnr. 97 m.w.N.).

**Quelle:**

BWGZ, Die Gemeinde, Ausgabe 17/2007 vom 15. September 2007, S. 680, hrsg. vom Gemeindegtag Baden-Wuerttemberg

**Zumutbarkeit als Grenze**

Die Streupflicht einer Gemeinde wird stets durch den Rahmen des Zumutbaren begrenzt. 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 die Stärke des zu erwartenden Verkehrs. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass Personen, die in den Sommermonaten längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen pflegen, bei winterlichen Witterungsbedingungen verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel oder das eigene Kraftfahrzeug ausweichen und Personen, die kürzere Wegstrecken zurücklegen wollen, vielfach auf die Benutzung des Fahrrades verzichten und zu Fuß gehen. Unabhängig davon, dass das Radfahreraufkommen bei schlechtem Winterwetter ohnehin deutlich geringer ist, ist weiter zu bedenken, dass Radfahrer, sofern nicht der Radweg, wohl aber die daneben verlaufende Fahrbahn gestreut ist, diese benutzen dürfen.

**Keine umfassende Streupflicht für alle Radwege**

Bei Würdigung dieser gesamten Umstände würde die verkehrssicherungspflichtige Gemeinde über Gebühr in Anspruch genommen, wenn ihr eine umfassende Streupflicht bezüglich aller Radwege auferlegt würde (vgl. BGH NJW 2003, 3622). Selbst bei Vorliegen einer Streupflicht für Radwege ist diese mithin ebenso wie im Falle von Fahrbahnen auf verkehrswichtige und gefährliche Stellen beschränkt. Überfrierende Nässe im gesamten Stadtgebiet wurde von der Beklagten erst um 7.00 Uhr festgestellt. Doch auch wenn man davon ausginge, dass die Beklagte bereits ab 6.00 Uhr nach ihrem Streubucheintrag „wo gestreut schwarze Straße, sonst teilweise überfrierende Nässe“ umfassende Streumaßnahmen hätte einleiten müssen, stellt das fehlende Abstreuen an der Sturzstelle im Unfallzeitpunkt keine Streupflichtverletzung dar.

**Angemessener Zeitraum für Streumaßnahmen nach Einsetzen der Glätte**

Zunächst ist aufgrund organisatorischer Erfordernisse der streupflichtigen Gemeinde ein angemessener Zeitraum nach Einsetzen der Glätte zuzubilligen, um Streumaßnahmen einzuleiten (LG Lübeck, Urteil vom 23.6.1998, Az: Sw 4 O 107/98). Auch wenn man daher davon ausginge, dass für die Beklagte eine allgemeine Glättebildung bereits um 6.00 Uhr erkennbar war, hätte die gesamte Flotte von Streufahrzeugen nicht früher als gegen 6.30 Uhr mit dem Einsatz beginnen müssen. Diese Streufahrzeuge fahren bestimmte Routen erster und zweiter Priorität ab. Die R.-Straße gehört zu den Strecken erster Priorität, ist auf der für das Streufahrzeug vorgegebenen Route allerdings die letzte zu streuende Straße. Dies ist nicht zu beanstanden. Aufgrund der Straßenführung in T. und des Umstandes, dass es sich bei der R.-Straße im streitgegenständlichen Abschnitt um eine Einbahnstraße handelt, ist die für das betreffende Streufahrzeug vorgegebene Streckenführung plausibel und offensichtlich an den kürzesten Wegen orientiert. Hätte also das betreffende Streufahrzeug die Strecke ab 6.30 Uhr abzufahren begonnen, so ist

davon auszugehen, dass es sich um kurz nach 7.00 Uhr noch nicht an der Sturzstelle der Klägerin hätte befinden können.

Hinzu kommt, dass sich die Reihenfolge der abzustreuenden Strecken nach den Grundsätzen der Priorität und der Zumutbarkeit ausrichten muss. Es ist einer streupflichtigen Gemeinde nicht zumutbar, sämtliche verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen im Innenstadtbereich, seien es Fahrbahnen, Radwege oder Fußgängerwege, zur gleichen Zeit abzustreuen. Eine solche Verpflichtung würde die Kapazitäten des Winterdienstes jeder deutschen Gemeinde bei weitem übersteigen.

Setzt also im gesamten Stadtgebiet zeitgleich eine allgemeine Glättebildung ein, so müssen die Verkehrsteilnehmer für eine angemessene Zeit diese typische winterliche Behinderung in Kauf nehmen. Dies gilt für die Beklagte umso mehr, da es sich bei der Stadt T. um eine Stadt mit annähernd 90.000 Einwohnern handelt, zu welchen in den Morgenstunden unter anderem aufgrund des Studienbetriebs noch zahlreiche Berufspendler hinzukommen. Auch führt die Topographie der Stadt mit merklichen Höhenunterschieden und zahlreichen steilen Anstiegen zu einer Vielzahl von eisglättegefährdeten Stellen.

**Kein zeitgleiches Abstreuen von verkehrswichtigen und gefährlichen Radwegen sowie Fahrbahnen**

Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten war es der Beklagten nicht zumutbar, selbst verkehrswichtige und gefährliche Radwege zeitgleich mit den Fahrbahnen abzustreuen. Vorrangig ist die Streuung der Fahrbahnen und der von Fußgängern besonders stark frequentierten Wege. Dies gilt zum einen aufgrund der erhöhten Unfall- und Verletzungsgefahr insbesondere für Kinder und gebrechliche Personen bei Eisglätte sowie die Gefahr schwerer Verletzungen für Kraftfahrer aufgrund der im Vergleich zu Fahrrädern hohen Fahrgeschwindigkeit. Zum anderen ist das Radfahreraufkommen in den Wintermonaten gegenüber der schönen Jahreszeit generell merklich vermindert.

Schließlich ist es Fahrradfahrern gestattet, bei nicht geräumten oder gestreuten Radwegen die Fahrbahn mitzubnutzen. Kann somit bei einer überall gleichzeitig auftretenden Glätte nicht an jedem Ort zur gleichen Zeit Abhilfe geschaffen werden, so darf sich die streupflichtige Gemeinde zunächst auf relevante Fahrbahnen und Fußgängerwege konzentrieren, die Streuung von Radwegen ist demgegenüber nachrangig.

Damit braucht nicht entschieden zu werden, ob die beklagte Gemeinde eine Streupflicht für Radwege in ihrer Streupflichtsatzung generell ausschließen durfte. Jedenfalls durfte sie auch bei einer angenommenen Verpflichtung zur Streuung ab 6.00 Uhr Radwege als nachrangig behandeln, so dass der Radweg, auf dem die Klägerin zu Sturz kam, um 7:10 Uhr noch nicht gestreut sein musste.

Aufgrund der um 3.00 Uhr und 4.00 Uhr festgestellten teilweisen überfrierenden Nässe in „Schattenlöchern“ und Randbezirken bestand für die Beklagte auch keine vorbeugende Streupflicht. Eine solche ist nur anzunehmen, wenn die konkrete Gefahr besteht, dass es an einer gefährlichen Fahrbahnstelle zu einem bestimmten Zeitpunkt zu Glatteisbildung kommt (LG Lübeck a.a.O., m. w. N.).

**Quelle:**

BWGZ, Die Gemeinde, Ausgabe 17/2007 vom 15. September 2007, S. 680, hrsg. vom Gemeindegtag Baden-Wuerttemberg

Es ist nicht ersichtlich und von der Klägerin nicht dargelegt, weshalb um 3.00 Uhr oder 4.00 Uhr für die Beklagte die Annahme nahe gelegen haben sollte, dass es gerade an der späteren Unfallstelle nachfolgend zu Eisglätte kommen würde. Der Umstand, dass auch nach einer Stunde Nieselregen eine Glättebildung allein in Randbereichen festzustellen war, welche aufgrund ihrer Lage und des geringeren nächtlichen Verkehrsaufkommens für Bodenfrost und damit einhergehende Glättebildung naturgemäß anfälliger sind als ein Innenstadtbereich, spricht vielmehr dafür, dass die Beklagte zumindest bis 6.00 Uhr damit rechnen durfte, dass eine allgemeine Straßenglätte in der Innenstadt ausbleiben würde.

**Vereinzelte Glättstellen auf einem Radwege gehören zum allgemeinen Risiko des Wegebennutzers**

Im Übrigen hatte die Klägerin auf ihrem Weg bis zur Unfallstelle keinerlei Glättebildung festgestellt. Bei der Sturzstelle handelte es sich somit um eine einzelne Glättstelle. Die Wegstrecke fuhr die Klägerin regelmäßig zu ihrer Arbeitsstelle und war somit ortskundig. Vereinzelte Glättstellen auf einem Radweg gehören zum allgemeinen Risiko des Wegbenutzers, so dass die Verkehrssicherungspflichtige Gemeinde nicht für einen Glätteisunfall eines ortskundigen Fahrradfahrers auf diesem Weg haftet (vgl. LG Lübeck a.a.O.).

Der Beklagten ist auch kein Organisationsverschulden aufgrund des zeitlichen Abstandes der nächtlichen Kontrollen anzulasten. Die Kontrollen um 3.00 Uhr, 4.00 Uhr und 6.00 Uhr waren vielmehr ausreichend. Eine noch höhere Kontrolldichte würde eine Gemeinde insbesondere in personeller Hinsicht unzumutbar belasten.

**19. Fußgängerquerungsfrequenz unter 60 in der Stunde führt nicht zu belebtem Fußgängerüberweg (LG Rottweil)**

**Leitsätze (nicht amtlich):**

**1. Innerhalb der geschlossenen Ortschaften sind bei Glätte (nur) die belebten, über die Fahrbahn führenden unentbehrlichen Fußgängerüberwege zu bestreuen.**

**2. Bei einer Frequenz von unter 60 Fußgängern in der Stunde (das heißt durchschnittlich ein Fußgänger pro Minute) kommt eine Einstufung als „belebter“ Überweg nicht in Betracht.**

Landgericht Rottweil, Urteil vom 24.4.2007  
– 6 O 88/06 –

**Aus den Gründen:**

Die Klage ist nicht begründet, weil nicht festgestellt werden kann, dass die Beklagte ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt hat. Zutreffend gehen beide Parteien davon aus, dass nach der Rechtsprechung des BGH innerhalb geschlossener Ortschaften (nur) die belebten, über die Fahrbahn führenden unentbehrlichen Fußgängerüberwege bei Glätte bestreut werden müssen (s. BGH NJW1993, 2802; NVwZ 1991,1212 jeweils m.w.N.). Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Bei Einnahme des Augenscheins hat sich gezeigt, dass es allgemein in der Gemeinde ruhig zugeht. Es herrschte weder stärkerer Fahrzeug- noch Fußgängerverkehr. Die Geschäfte befinden sich im Wesentlichen am Marktplatz, R.-Platz und an der Hauptstraße. Vom Marktplatz/R.-Platz aus führt die B.-Straße unmittelbar in ein Wohngebiet hinein, wo sich auch zu Beginn der R.-Markt befindet. Die Verbindung zwischen dem R.-Platz und dem R.-Markt führt über die W.-Straße im Einmündungsbereich zur B.-Straße. In dem Zeitraum von 9.30 bis 10.30 Uhr überquerten 41 Fußgänger in diesem Bereich die W.-Straße. Bei der Beobachtung konnte auch festgestellt werden, dass oftmals minutenlang überhaupt keine Fußgänger kamen. Dies kann nicht als lebhafter Fußgängerverkehr im Sinne der Rechtsprechung des BGH angesehen werden. Zwar bestehen insoweit für die Grenzziehung keine absoluten Zahlen, sondern sind auch die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen, das heißt in der Gemeinde die allgemein ruhige Verkehrssituation. Bei einer Frequenz von unter 60 Fußgängern in der Stunde (das heißt durchschnittlich ein Fußgänger pro Minute) kommt aber nach Auffassung des Gerichts eine Einstufung als „belebter“ Überweg nicht in Betracht. Da somit für die beklagte Gemeinde in diesem Bereich keine Streupflicht bestand, kann ihr die Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht nicht vorgeworfen werden.