

Kommunaler Winterdienst

Eine rechtskonforme und wirtschaftliche Durchführung sicherstellen.

Mag. Andreas Netzer, DI Josef Neuhold, Mag. Philip Parzer MSc

Die Planung und Durchführung des Winterdienstes stellt Städte und Gemeinden alljährlich vor große Herausforderungen. Zum einen gilt es, den Winterdienst möglichst einwandfrei nach Maßgabe des Standes der Technik und der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben durchzuführen. Und zum anderen dabei die vorhandenen Kapazitäten (Personal, Fahrzeuge, Streumittel, usw.) effizient einzusetzen. Einen wichtigen Handlungsrahmen stellt in diesem Zusammenhang die aktuelle Richtlinie RVS 12.04.12 (Stand August 2010) der Österreichischen Forschungsgesellschaft „Straße-Schiene-Verkehr“ dar, in der erstmals Mindeststandards für die Durchführung des Winterdienstes festgeschrieben wurden.

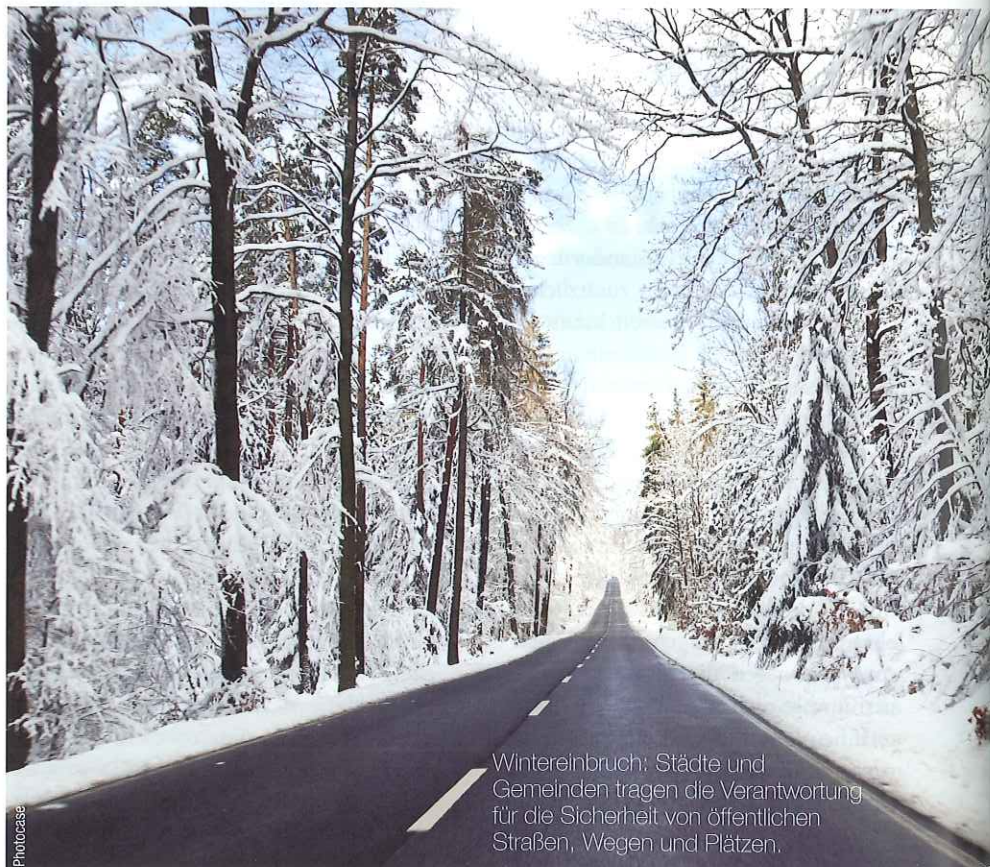
Im Rahmen einer Seminarreihe zum Thema „Winterdienst - rechtssichere und effiziente Durchführung“ hat sich das KDZ diesem Thema gewidmet, um auf Grundlage der einschlägigen haftungsrechtlichen und technischen Grundlagen aktuelle Fragen und Problemstellungen aus der Praxis zu diskutieren. In diesem Artikel sollen die zentralen Inhalte zu den haftungsrechtlichen und technischen Grundlagen sowie Möglichkeiten der Winterdienstplanung skizziert werden.

Winterdienst und Haftungsfragen

Die wesentliche gesetzliche Grundlage für den Winterdienst findet sich in § 1319a Abs.1 bis 3 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB), wo die sogenannte „Wegehalterhaftung“ geregelt wird. Diese Bestimmung bildet die Grundlage für gerichtliche Entscheidungen über die zivilrechtliche Verantwortung der Gemeinde als Eigentümerin und Erhalterin von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen. Ansprüche auf Schmerzensgeld und Schadenersatz von gestürzten oder verunfallten Personen für Verletzungen oder beschädigte Sachen stützen sich auf diese Bestimmung. Soweit es um den rechtlichen Rahmen geht, ist folgender Grundsatz aus-

sagekräftig: Die Gemeinde haftet für die von ihr erhaltenen Wege, soweit diese der Öffentlichkeit zur Benutzung freigegeben sind, für das Verhalten ihrer Organe und ihrer Bediensteten nur soweit Schäden durch grobe Fahrlässigkeit (oder Vorsatz) entstehen. Grob fahrlässig ist dabei alles, was durchschnittlichen Fachleuten ohne weiteres als fehlerhaft oder pflichtwidrig auffällt. Bei einer Verkettung von unglücklichen Umständen wird eine grobe Fahrlässigkeit eher nicht vorliegen. Für beauftragte Unternehmen haftet die Gemeinde nur, wenn sie diese nicht sorgfältig genug auswählt oder überwacht und sich diese als untauglich erweisen. Haftungsauslösend ist dabei ein Schadensereignis, das kausal auf einen „mangelhaften Zustand“ des Weges zurückzuführen ist, sei es auf bauliche Mängel (Schäden, Abnut-

zung, Verletzung gesetzlicher Vorgaben), oder auf falsche, mangelhafte oder unterlassene Reinigung, Räumung oder Streuung. Die Judikatur der Gerichte, insbesondere zur Frage, ob die Gemeinde ihrer Pflicht nachgekommen ist, einen mangelhaften Zustand ihrer Wege zu verhindern, ist zum einen streng und zum anderen extrem einzelfallbezogen. Zwar wird immer wieder betont, dass z.B. an die Streupflicht keine übertriebenen Anforderungen gestellt werden dürfen. Auch bei untergeordneten Wegen beträchtlicher Länge und in extremer Lage zeigt die Judikatur deutliche Tendenzen zur Nachsicht. Allgemein bekannt ist der „Steh-Satz“, dass bei andauerndem Schneefall oder Eisregen eine von vornherein aussichtslose Räumung oder Streuung nicht zumutbar ist. Diesfalls ist nach der Judikatur aber ent-



Wintereinbruch: Städte und Gemeinden tragen die Verantwortung für die Sicherheit von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen.

weder die Verordnung einer deutlich herabgesetzten Geschwindigkeit (30 km/h) oder eine Sperre der Straße erforderlich. Neben vielen weiteren rechtlichen Spezialfragen bietet in fachlicher Hinsicht die RVS 12.04.12 eine wesentliche Erleichterung für die rechtssichere Planbarkeit des Winterdienstes: Sie gibt detailliert vor, wann, wie oft und in welcher Form welche Straßen- und Wegekategorien womit zu reinigen und zu streuen sind.

Winterdienststandards nach der RVS 12.04.12

Die Winterdienstrichtlinie „Schneeräumung und Streuung“ (RVS 12.04.12, Stand August 2010) wurde von einer Arbeitsgruppe aus VertreterInnen des Städte- und Gemeindebundes ausgearbeitet.¹ Sie wurde aus den Erfahrungen der Praxis entwickelt, stellt einen Mindeststandard dar und ist für Gemeinden eine große Hilfe bei der ordnungsgemäßen Planung und Durchführung des Winterdienstes. Sie gilt neben Bundes- und Landesstraßen auch für Gemeindestraßen und stellt den „Stand der Technik“ in der Abwicklung des Winterdienstes dar. Insgesamt behandelt die neue Winterdienstrichtlinie folgende drei Schwerpunkte: „Grundsätze für die Schneeräumung und Streuung“, „Schneeräummaßnahmen“ und „Streumaßnahmen“.

Für Städte und Gemeinden wurden mit dieser Winterdienstrichtlinie auch erstmals in Österreich „Winterdienstkategorien“ definiert. Diese beschreiben einen Mindeststandard für die Durchführung von Räum- und Streumaßnahmen. Die Kategorien gliedern sich in insgesamt sieben Bereiche. Bezeichnet werden diese Winterdienstkategorien für den sogenannten „urbanen Bereich“ mit den Abkürzungen P1 bis P7. Wie intensiv der Winterdienst auf den einzelnen Straßen zu tätigen ist, hängt von der Verkehrsbedeutung (z.B. Hauptverkehrsstraßen, Schulwege, Parkflächen, usw.) der einzelnen Verkehrswege ab. Für die Wettersituationen „leichte Schneefälle“, „starke Schneefälle“, „extremes Glatteis“ sowie „lang anhaltende Schneefälle“ werden die Betreuungsart, der Winterdienstbetreuungszeitraum und die zu verwendenden Streumittel angeführt. In Zusammenhang mit Haftungsfragen im

Winterdienst spielt die Planung und Dokumentation der Winterdienstesätze eine wichtige Rolle. So muss jedem Fahrzeug im Winterdienst eine konkrete Route zugewiesen und in den Räum- und Streuplänen dargestellt sein. Ebenso ist das eingesetzte Personal in den Diensterteilungsplänen anzuführen. Die einzelnen Winterdienstesätze sind dabei nachweislich zu dokumentieren. Zeitpunkt der Verständigung, Beginn des Winterdienstesatzes, gefahrene Route, Menge des verbrauchten Streumittels, Wettersituation und besondere Vorkommnisse sind schriftlich oder elektronisch zu dokumentieren. Diese Aufzeichnungen sind wegen der Verjährungsfrist von Schadenersatzansprüchen dabei mindestens drei Jahre aufzubewahren.

Kommunaler Winterdienst: Wie planen?

Für die Planung einer wirtschaftlichen Routenführung stellen die in der RVS 12.04.12 empfohlenen Betreuungsstandards wie Umlaufzeiten, Betreuungszeiträume usw. sowie die der jeweiligen Gemeinde/Stadt zur Verfügung stehenden Personalressourcen und Winterdienstfahrzeuge wichtige Kerngrößen dar. Je nach der Topographie des Gemeindegebietes bedarf es dabei einer differenzierten Winterdienstplanung. Dabei sind folgende Planungsschritte zu berücksichtigen:

- Status-quo-Betreuungsgebiet und Ressourcenausstattung: hierbei geht es um eine Erfassung des zu betreuenden Gemeindegebietes nach verschiedenen Gesichtspunkten (z.B. Kilometer, Steigung, Zustand, besondere Gefahrenquellen, usw.) sowie um die Erhebung der für den Winterdienst zur Verfügung stehenden Ressourcen (Personal, Fahrzeuge, Gerätschaften);
- Zuteilung Winterdienstkategorien: hierbei geht es um die Zuordnung der verschiedenen Gemeindestraßen und -wege auf die einzelnen Winterdienstkategorien laut RVS 12.04.12. Ergebnis ist ein Überblick über die Verteilung der Einsatzräume auf die verschiedenen Einsatzkategorien.
- Räum- und Streuplan erstellen: ausgehend von den zur Verfügung stehenden Ressourcen und der Struktur des zu betreuenden Einsatzgebietes ist der Räum-

und Streuplan der Gemeinde inkl. Dienstplan zu erstellen. Inwieweit die gemeindeeigenen Ressourcen (Personal, Fahrzeuge und Gerätschaften) ausreichen, kann anhand der geforderten Umlaufzeiten² je Winterdienstkategorie berechnet werden.

- Dokumentation: bei der Dokumentation geht es um die Frage, in welcher Form die Winterdienstesätze nachvollzogen werden können. Die Bandbreite reicht hier von händischen Dokumentationsformen bis hin zu vollautomatischen Erfassungssystemen.
- Qualitätssicherung: hierbei geht es um die Etablierung eines bedarfsgerechten Systems und der möglichst regelmäßigen und flächendeckenden Kontrolle im Winterdienstesatz. Beispiele hierfür sind standardisierte Kontrollen bei der Streumittelanlieferung, Beschwerdemanagementsysteme, Kontrollrouten durch Einsatzleitung, Vernetzung der Sicherheitspartner (Gemeindeverwaltung, Polizei, externe Dienstleister, Bauhof), usw. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine Winterdienstplanung mit größtmöglicher Sorgfalt durchzuführen und laufend zu aktualisieren ist. Unterschiedliche Gemeindestrukturen bedingen dabei differenzierte Planungen und Lösungsansätze sowie einen abgestimmten Mix an Eigen- und Fremdleistung im Winterdienst.

Zusammenfassung

Um Haftungsfälle zu vermeiden stellt die sorgfältige und lückenlose Planung und Durchführung des Winterdienstes einen zentralen Faktor dar. Dazu gehört insbesondere, die Prioritäten in der Winterdienstbetreuung richtig zu setzen und jene Standards, die sich die Gemeinde im Winterdienstkonzept auferlegt hat, auch einzuhalten. Die Mindeststandards der RVS stellen dabei einen wichtigen Bezugsrahmen für die Winterdienstplanung von Städten und Gemeinden dar. ■

¹ Die für den kommunalen Winterdienst relevanten Richtlinien können direkt über die österreichische Forschungsgesellschaft bezogen werden.

² Die Umlaufzeit stellt jenen Zeitraum dar, innerhalb dessen die einer bestimmten Betreuungsroute zugewiesenen Fahrzeuge wieder voll einsatzbereit sind.