



So sehen „Straßen“ selten aus, doch es gibt ähnliche, sogar auf Autobahnen wie der A3 bei Würzburg im Sommer 2025.

Schäden durch Baustellen

Ja, auch Baustellen können Schäden am Fahrzeug „verursachen“. In dem Fall greift die Verkehrssicherungspflicht. Was hier im Detail zu verstehen ist, kann rechtlich kompliziert werden.

Die rechtlichen Konsequenzen bei nicht erfolgter Beachtung dürften vielen am ehesten im Zusammenhang mit der Räumspflicht bei Schneefall bewusst sein. Kommt der Verantwortliche seiner Räumspflicht vor dem eigenen Grundstück nicht nach, haftet er für Unfälle, die durch den etwa ungeräumten Gehweg oder Parkplatz entstehen.

Die Rechtsprechung ist hier – zumindest gefühlt – sehr einseitig unterwegs. Versäumt es der öffentliche Winterdienst, Wege und Straßen zu räumen, oder der Träger der Straßenbaulast, die Straßen in ordnungsgemäßem baulichen Zustand zu erhalten, wird sehr häufig von der Haftung der verantwortlichen Kommune abgesehen, mit der Begründung, der aufmerksame Verkehrsteilnehmer hätte die drohenden Gefahren erkennen und durch sein eigenes Verhalten abwenden können. Man versuche mal als Hausbesitzer, der eigenen Haftung bei nicht erfolgtem Schnee-

räumen mit solchen Argumenten zu entgehen. Man wird kaum auf Verständnis der Richter stoßen.

Was aber bedeutet „Verkehrssicherungspflicht“ im Detail? Die Verkehrssicherungspflicht ist eine deliktsrechtliche Verhaltenspflicht zur Abwehr von Gefahrenquellen, deren Unterlassen zu Schadensersatzansprüchen nach den §§ 823 ff. BGB führen kann.

Hierzu zählt alles, was an zu erwartendem Handeln der Verkehrssicherungspflichtigen unterlassen wurde oder was dieser aus vorangegangenen gefährdendem Tun (Ingerenz) hätte beseitigen müssen. In den Bereich der Ingerenz und der daraus resultierenden Gefahren fallen zum Beispiel alle zulassungsrechtlich nicht genehmigten Veränderungen am Fahrzeug.

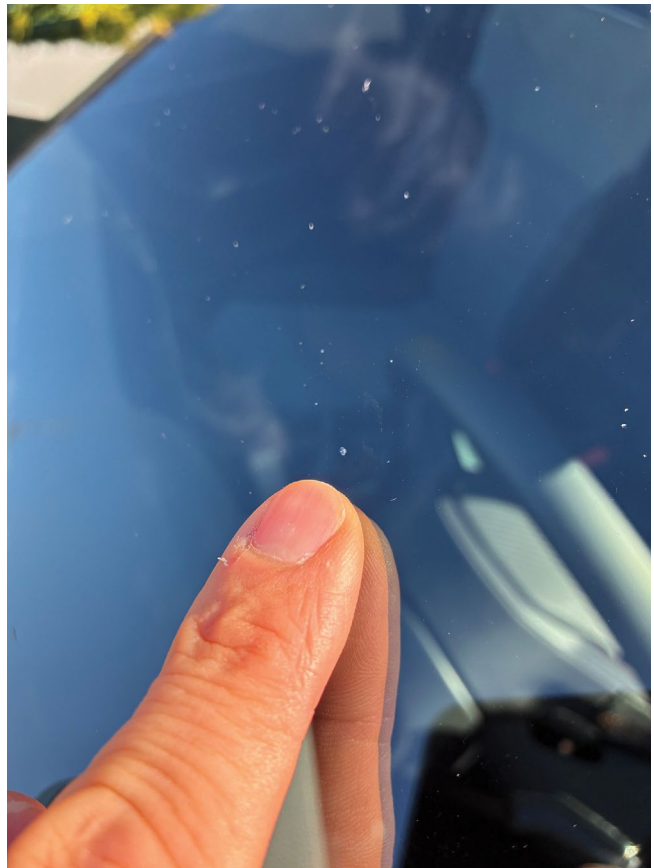
Anders ausgedrückt: „Derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft oder unterhält, hat die Pflicht, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schäden anderer

zu verhindern. „Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu schützen. Es geht nicht darum, jeder abstrakten Gefahr vorzubeugen.“

Soweit die im Internet zu findende allgemeine Definition. Formulierungen wie „notwendige und zumutbare Vorkehrungen“ oder „Maßnahmen, die ein umsichtiger, verständiger und vorsichtiger Mensch“ treffen würde, machen deutlich, wie unbestimmt die Anforderungen sind, aus denen letztlich die Schadenersatzansprüche erwachsen können.

Was kann erwartet werden?

Als wichtigste „Einschränkung“ hinsichtlich der im Einzelfall bestehenden Reichweite der Verpflichtungen ist zu erwähnen, dass nur Sicherungsmaß-

**Steinschläge auf der gesamten Front nach Baustellenfahrt.****Geschätzter Schaden laut Seat: rund 15.000 Euro.**

nahmen zu treffen sind, die der Verkehr erwarten kann und darf. Es muss daher nicht jede theoretisch mögliche Gefährdung vermieden werden, sondern nur naheliegende Gefahren. Außerdem muss das Gefährdungspotential für den Sichernden erkennbar sein. Grundsätzlich gilt: Je höher das geschaffene Gefahrenpotential, desto hochwertiger müssen die Sicherungsmaßnahmen sein.

Alles Theorie. Was bedeutet das zuvor Gesagte für die Absicherung von beispielsweise baulichen Maßnahmen im Straßenverkehr? Im Vordergrund steht der Schutz der Verkehrsteilnehmer vor Gefahren, die von der baulichen Tätigkeit ausgehen können. Es bestehen verschiedene Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen. Der ausführende Bauleiter (oder der Verantwortliche des Straßenbaulastträgers) trägt die Hauptverant-

wortung für die Sicherheit der Baustelle und muss sicherstellen, dass alle Gefahrenquellen beseitigt oder zumindest deutlich gekennzeichnet sind. Das bedeutet, dass bereits durch die Planung und Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen die Gefährdung des fließenden Verkehrs zu minimieren ist. Bereits bei Fehlern im vorbereitenden Sicherheitsmanagement kann der Bauleiter haftbar gemacht werden, wenn es zu Unfällen oder Schäden bei Dritten kommt.

Vorgaben & Regeln

Sehr detailliert regeln die DGUV (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung), Fachbereich Bauwesen, die Pflichten hinsichtlich der Baustellenmitarbeiter. Der Themenbereich Verkehrssicherung umfasst demnach alle Maßnahmen, damit:

- der Verkehr sicher an Baustellen vorbeigeleitet wird,
 - Baustellen so geplant, eingerichtet und durchgeführt werden, dass Gefährdungen durch den fließenden Verkehr möglichst vermieden und verbleibende Gefährdungen möglichst gering gehalten werden,
 - Arbeitsplätze durch Schutzeinrichtungen oder Leiteinrichtungen, jeweils in Verbindung mit ausreichend bemessenen Sicherheitsabständen vor dem vorbeifließenden oder ankommenden Verkehr, geschützt sind.
- Hinsichtlich der Verkehrsteilnehmer gilt Folgendes: Die wichtigste Pflicht der Bauleitung ist die angemessene Absicherung der Baustelle. Das erfolgt durch folgende Maßnahmen:
- Deutliche Kennzeichnung von den Gefahrenstellen.

- | Einsatz von Baustellenzäunen und Absperrungen.
- | Beleuchtung der Baustelle in der Nacht.

Ferner sind regelmäßige Kontrollen und Dokumentationen der Sicherheitsvorkehrungen unabdingbar, ob:

- | die Absperrungen intakt sind,
- | die Kennzeichnungen deutlich und lesbar sind,
- | Änderungen im Bauablauf neue Gefahrenquellen schaffen.

Was bedeutet dies alles zum Beispiel bei Fahrbahnerneuerungen mit anschließender Verwendung von Rollsplitt und wer haftet für Stürze von Motorradfahrern oder Schäden an Fahrzeugen durch den Splitt?

Bei der Reparatur von Straßen ist zu beachten, dass bereits geringe Unebenheiten, eine erhebliche Sturzgefahr für Motorradfahrer darstellen und als abhilfebedürftige Gefahrenquellen gelten. Es ist daher erforderlich, dass der Bauunternehmer und der Träger der Straßenbaulast regelmäßig Kontrollen durchführen und erkannte Gefahrenquellen unverzüglich beseitigen, um Haftungsansprüchen vorzubeugen. Dazu zählen auch das Erkennen und Beseitigen einer von Rollsplitt ausgehenden Gefahrenquelle.

Gefahrenquelle Rollsplitt

Das haftungsrechtliche „Schlupfloch“ liegt allerdings in der ebenfalls bestehenden Verpflichtung, Rollsplitt als Gefahrenquelle erkennbar zu machen; womit wiederum eine ordnungsgemäße (Warn-)Beschilderung ins Spiel kommt. Dennoch finden sich in der Rechtsprechung vereinzelt Urteile, die Auto- und/oder Motorradfahrern Ansprüche auf Schadenersatz im Falle von Unfällen wegen unsach-



Wenn die Fahrbahn abgefräst wird, bleibt oft Rollsplitt: mal mehr, mal weniger.

gemäßer Verwendung von Rollsplitt zusprechen, wenn auch nur in besonderen Ausnahmefällen.

Grundsätzlich wird dem Kraftfahrer in ganz erheblichem Maße Eigenverschulden, etwa wegen unangepasster Geschwindigkeit, vorgeworfen. Auch hierfür gibt es leider Beispiele in der Rechtsprechung, die selbst von einem Motorradfahrer lapidar verlangen, halt so langsam zu fahren, dass er nicht stürzt.

Sachschäden am eigenen Fahrzeug wegen oder in Verbindung mit Rollsplitt, die durch vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge verursacht werden, führen bei der verkehrssicherungspflichtigen Bauleitung in aller Regel nicht zu einer Haftung. Zwar ist bei Rollsplitt heutzutage nicht immer eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgegeben. Nach wie vor üblich ist jedoch ein Tempolimit von 30 oder 40 km/h.

Schaden an der Scheibe

Wer aber zahlt bei Lackschäden oder beim Steinschlag in der Windschutzscheibe? Leider ist davon auszugehen, dass andere Autofahrer selbst bei überhöhter Geschwindigkeit in der Regel nicht haften. Dies liegt an dem Erfordernis eines hinreichenden kausalen Nachweises zwischen Fehlverhalten und Schadenseintritt.

Es müsste – bildlich gesprochen – der konkrete Stein einem konkreten Fahrverhalten eines anderen Fahrers zugewiesen werden können. Dies würde etwa nur dann gelten, wenn ein Zeuge den Vorgang detailliert bekunden könnte und zudem eine unangepasste Geschwindigkeit des anderen Verkehrsteilnehmers nachgewiesen wird.

Auch die Rollsplitt verwendenden Gemeinden für Lackschäden oder Glasschäden durch Splitt haftbar zu machen, gelingt in der Praxis nur in den seltensten Fällen.

Ein schwacher Trost bleibt mit Blick auf die Versicherung: In der Regel zahlt die Teilkasko-Versicherung die Glasschäden durch Steinschläge. Lackschäden sind dagegen nur bei nachgewiesenem Unfall durch die Vollkasko-Versicherung abgedeckt.

Dr. Michael Ludovisy

Sich nach Splittschäden mit der „Die Autobahn GmbH des Bundes“ auseinanderzusetzen, hat wenig Chancen auf Erfolg.