



Graz University of Technology

Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen eines qualitätsgesicherten Winterdienstes in den Vorarlberger Gemeinden

MASTERARBEIT

zur Erreichung des akademischen Grades Diplomingenieur
der Studienrichtung
Wirtschaftsingenieurwesen - Bauingenieurwissenschaften

vorgelegt von

Dipl.-Ing. Julian Hatbauer

bei

Univ.-Prof. Dr. Ing. Martin Fellendorf
Technische Universität Graz
Institut für Straßen- und Verkehrswesen

und

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Detlef Heck
Technische Universität Graz
Institut für Baubetrieb und Bauwirtschaft

Mitbetreuender Assistent:

DDI Thomas Reiter
Technische Universität Graz
Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Graz, Mai 2012

Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senats am 01.12.2008

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides Statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen wörtliche und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, _____

Julian Hatbauer

Statutory Declaration

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, _____

Julian Hatbauer

Vorbemerkungen

Die Arbeit entstand neben meiner wissenschaftlichen Tätigkeit am Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Technischen Universität Graz in Abstimmung mit dem Institut für Bauwirtschaft und Baubetriebslehre zum Abschluss des Masterstudienganges *Wirtschaftsingenieurwesen – Bauingenieurwissenschaften*.

Das Verfassen der Arbeit erfolgte eingebettet in ein Pilotprojekt des Vorarlberger Umweltverbandes mit ausgesuchten, interessierten Vorarlberger Städten und Gemeinden. Grundsätzliches Ziel dieses ist es, den teilnehmenden Kommunen eine Software zur Verfügung zu stellen, mit deren Hilfe Tourenplanung, Tourenoptimierung, Einsatzsteuerung, automatisierte Protokollierung und Abrechnung von Subunternehmern vereinfacht werden können. In der vorliegenden Arbeit werden dazu rechtliche und organisatorische Grundlagen des kommunalen Winterdienstes aus der Sicht von Vorarlberger Gemeinden aufgearbeitet, die als Voraussetzung für eine Umsetzung beachtet werden müssen.

An dieser Stelle gilt mein Dank einerseits meinen Betreuern von universitärer Seite Herrn Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf und Herrn Univ.-Prof. Dr.-Ing. Detlef Heck. Andererseits danke ich Herrn Betr. oec. Herbert Koschier, MBA vom Vorarlberger Umweltverband, auf dessen Anregung hin diese Arbeit überhaupt erst zustande kam.

Zudem möchte ich Herrn Dipl.-Ing Josef Neuhold, Amt der NÖ Landesregierung – Abteilung Straßenbetrieb, danken, der jederzeit für hilfreiche und zielführende Auskünfte zur Verfügung stand.

Trotz sorgfältiger, wissenschaftlicher Erarbeitung des Textes und der Abbildungen kann für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Ausführungen bzw. eventuell verbliebene, fehlerhafte Angaben und deren Folgen weder eine juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernommen werden.

Wird in dieser Arbeit direkt oder indirekt auf Gesetze, Vorschriften, Richtlinien oder auf Judikatur Bezug genommen, verwiesen oder aus ihnen zitiert, kann keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität übernommen werden. Es empfiehlt sich gegebenenfalls für die eigenen Arbeiten die vollständigen Quellen in der jeweiligen gültigen Fassung zuzuziehen.

Während in der Arbeit durchgehend eine gängige, technische Zitierweise verfolgt wird, finden auch die *Abkürzungs- und Zitierregeln der österreichischen Rechtssprache und europarechtlicher Rechtsquellen* nach DAX&HOPF [2008] Berücksichtigung.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in den vorliegenden Ausführungen bei geschlechtsspezifischen Begriffen jeweils nur die männliche Form verwendet. Diese Begriffe schließen selbstverständlich die jeweils andere geschlechtsspezifische Form wertfrei mit ein.

Aufgabenstellung für die Masterarbeit

von Julian Hatbauer

Graz, 09.01.2012

**Rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen eines qualitätsgesicherten
Straßenwinterdienstes in den Vorarlberger Gemeinden**

Problemstellung

Der moderne Winterdienst auf Straßen und Gehwegen zielt darauf ab, bei winterlichen Verhältnissen die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und die Wirtschaftlichkeit der zu treffenden Maßnahmen in Einklang zu bringen. Dies stellt Städte und Gemeinden jeden Winter aufs Neue vor große Herausforderungen. Allgemeine, verpflichtende Regeln müssen mit gemeindespezifischen Gegebenheiten in Einklang gebracht werden.

Der Vorarlberger Umweltverband möchte im Rahmen eines Pilotprojektes mit ausgesuchten interessierten Vorarlberger Städten und Gemeinden die Problematik „Winterdienst“ aufarbeiten, um in weiterer Folge landesweit den Gemeinden eine Software zur Verfügung stellen zu können, mit deren Hilfe Tourenplanung, Tourenoptimierung, Salzstreuung, automatisierte Protokollierung und Abrechnung von Subunternehmern vereinfacht werden.

Eine Voraussetzung dafür stellt die Aufarbeitung der rechtlichen Grundsätze und Rahmenbedingungen für den kommunalen Winterdienst dar. Aufgrund der vielfältigen Aufgaben bei meist begrenztem Personalstand sind viele Gemeinden mit ihren zum Teil umfangreichen Straßen- und Wegenetzen personell nicht in der Lage alle rechtlichen Fragen im Zusammenhang mit dem Winterdienst und der Straßensicherungspflicht ausreichend und einheitlich beantworten zu können. Dies führt dazu, dass der kommunale Winterdienst von einer Vielzahl von subjektiv empfundenen Ungerechtigkeiten beherrscht wird, die zu einer hohen Unsicherheit bei Einsatzkräften bezüglich der rechtmäßig korrekten Vorgehensweise führen. Ein Katalog wichtiger Grundlagen in übersichtlicher Form soll einerseits als Basis für eine spätere Softwareimplementierung dienen, andererseits für alle Entscheidungsträger und Praktiker Unklarheiten bei der täglichen Winterdiensttätigkeit beseitigen. Dies soll mit dieser Arbeit im Rahmen des Projektes VAWI in Abstimmung mit dem Vorarlberger Umweltverband und den beteiligten Gemeinden und Städten erarbeitet werden.

Mit dieser Diplomarbeit soll das Pilotprojekt VAWI des Vorarlberger Umweltverbandes unter einem rechtlich-organisatorischen Blickwinkel begleitet werden.

Aufgabenstellung

Die folgende Liste enthält wesentliche Bearbeitungspunkte der Diplomarbeit; Abweichungen mit fortschreitendem Erkenntnisstand während der Bearbeitung sind möglich:

- Literaturrecherche über die rechtlich-administrativen Grundlagen und Aufgabengebiete des Winterdienstes in Vorarlberg unter Berücksichtigung der föderativen Trennung Österreichs in Bund, Länder und Gemeinden
- Absteckung der rechtlichen Rahmenbedingungen für den Winterdienst unter besonderer Beachtung der gesetzlich-normativen, arbeitsrechtlichen und betrieblichen Grundlagen.
- Klärung von Haftungsfragen und Ableitung des Gestaltungsspielraums für Vorarlberger Kommunen
- Organisation und Durchführung von „Requirement-Workshops“ zur Erstellung einer Bedarfsanalyse im Straßenwinterdienst bei den Kommunen von Vorarlberg
- Erstellung von Checklisten für den Einsatz in der kommunalen Praxis unter Berücksichtigung ausgewählter Judikatur
- Ausarbeitung von Prozessabläufen für den kommunalen, qualitätsgesicherten Winterdienst

Die Arbeit ist zweifach mit allen Anlagen in DIN A4 gebunden einzureichen. Ein Datenträger mit dem Diplomarbeitstext, Präsentationen sowie allen Analyse- und Simulationsdaten ist beizulegen.

Univ-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf
Tel. 0316 873 - 6220
martin.fellendorf@tugraz.at
Institut für Straßen- und Verkehrswesen
Technische Universität Graz
Betreuer

Univ-Prof. Dr.-Ing. Detlef Heck
Tel.: +43 316 873 - 6250
detlef.heck@tugraz.at
Institut für Baubetrieb und Bauwirtschaft
Technische Universität Graz
Zweitbetreuer

Dipl.-Ing. Dipl.-Ing. Thomas Reiter
Tel. 0316 873 - 6723
reiter@tugraz.at
Institut für Straßen- und Verkehrswesen
TU Graz
Mitbetreuender Assistent

Kurzfassung

Rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen eines qualitätsgesicherten Winterdienstes in den Vorarlberger Gemeinden

129 Seiten, 20 Abbildungen, 11 Tabellen

Rechtlich-normative Grundsätze legen Vorarlberger Gemeinden eine allgemeine Pflicht zur Verkehrssicherung auch bei winterlichen Straßenverhältnissen auf. Diese gesetzlichen Bestimmungen finden sich im Vorarlberger Landesstraßengesetz, dem Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch und der Straßenverkehrsordnung, sind jedoch nur sehr allgemein gehalten. Besonders im Hinblick auf ein Zusammenspiel von Kosteneffizienz, Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit bedarf es jedoch detaillierterer Festlegungen, an denen sich Kommunen bei der Durchführung des Winterdienstes richten können. Daher erfolgt die Auslegung durch die ständige Rechtsprechung, die hier Grundsätze und dezidierte Anforderungen laufend entwickelt. Eine bedeutende Rolle spielen hierbei vor allem auch Regelwerke für den Winterdienst wie die Winterdienstrichtlinie der FSV, da diese als anerkannte Regeln der Technik Maßstäbe setzen, an denen sich im Streitfall auch die Gerichte orientieren. Die vorliegende Arbeit diskutiert Haftungsfragen, die aus den Folgen einer mangelhaften Betreuung der Flächen in der Winterperiode resultieren. Es gilt dabei zu klären, ob die Arbeiten, die im Rahmen gesetzlicher (oder vertraglicher) Verpflichtungen verrichtet werden müssen, angemessen, ordnungsgemäß bzw. in der richtigen Intensität durchgeführt worden sind und ob eine allenfalls unzureichende Betreuung entschuldbar bzw. nicht zumutbar erscheint. Im Rahmen der Arbeit werden Fragen zum Zuständigkeitsbereich der Gemeinden im Rahmen ihrer Winterdienstverpflichtung geklärt und Fälle aufgezeigt, bei denen sich für Vorarlberger Gemeinden eine konkrete Haftung ergibt. Abschließend werden Empfehlungen zur Vermeidung oder Abwälzung der Haftung als Konsequenz aus den vorangegangenen Ausführungen gegeben und Prozessabläufe für den kommunalen Winterdienst grafisch aufgearbeitet.

Abstract

Legal and operational aspects of effective winter road maintenance within the municipalities of Vorarlberg

129 pages, 20 figures, 11 tables

Winter road maintenance is a vital service that ensures safe and disruption free travel during winter months. Legal principles set a general obligation for Vorarlberg's municipalities to safeguard their traffic infrastructure against hazards, especially from the cold and severe climatic conditions. This responsibility can be inferred from the Vorarlberg State Roads Act (Vlbg StrG), the General Civil Code (ABGB) and the legal (road) traffic regulations (StVO). However, these legal commitments only apply to a very general base level. A more considered view that combines the economics aspects, environmental impacts and traffic safety aspects of winter road maintenance is becoming more and more important. As a consequence detailed specifications are required to help municipalities carry out their practical duties. Furthermore, the Austrian RVS, guidelines and specifications for the planning, construction and operation of roads along with the results of relevant research projects play an important role, as they represent the technical state-of-the-art. Although these evolved regulations aren't legally binding, they could guide the courts in cases of dispute. In this thesis the conflict of interests and questions of liability caused by no, delayed or insufficient winter maintenance (management) on municipal roads is investigated. This research then highlights the areas within Vorarlberg's municipalities, where they are legally responsible for carrying out winter service strategies. As a consequence of the findings, this thesis presents recommendations on how to limit liability in the practical implementation of winter road maintenance within Vorarlberg, with specific operational recommendations being established graphically.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen	i
Kurzfassung.....	vii
Abstract	viii
Inhaltsverzeichnis.....	ix
Abkürzungen.....	xii
1 Einleitung	1
2 Grundlagen des Winterdienstes als Teil der betrieblichen Straßenerhaltung	3
2.1 Österreichisches Straßennetz.....	3
2.1.1 Bundesstraßen	4
2.1.2 Landesstraßen	5
2.1.3 Gemeindestraßen und sonstige Straßen.....	5
2.2 Ausgangslage im Winterdienst.....	6
2.2.1 Einordnung und Definition	6
2.2.2 Zielsetzungen	7
2.2.3 Kosten und Wirtschaftlichkeit.....	8
2.3 Schnee und Eis im Winterdienst.....	9
2.3.1 Entstehung und Formen von Winterglätte	9
2.3.2 Erschwernisse und Beeinträchtigung des Verkehrs	11
2.3.3 Grundsätze der Schneeräumung.....	12
2.3.4 Grundsätze und Wirkung der Streuung	14
2.4 Organisation des kommunalen Winterdienstes.....	15
2.4.1 Verwaltungsstrukturen und Kooperationen	15
2.4.2 Planung und Durchführung.....	17
3 Rechtlich-organisatorische Rahmenbedingungen für den kommunalen Winterdienst in Vorarlberg.....	21
3.1 Grundlagen des Gemeinderechts.....	22
3.1.1 Eigener Wirkungsbereich der Gemeinden	23
3.1.2 Organe der Gemeinde.....	24
3.2 Allgemeine Rechtsgrundlagen.....	25
3.2.1 Vorarlberger Straßengesetz	25
3.2.2 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch	27
3.2.3 Straßenverkehrsordnung	28
3.3 Arbeitsrechtliche Grundlagen	30
3.3.1 Lenkberechtigung für das Winterdienstpersonal	30

3.3.2	Dienst- und Lenkzeiten.....	31
3.3.3	Weisungsgebundenheit der Gemeindeangestellten und - bediensteten	33
3.4	Rechtliche Aspekte für die Sicherheit und den Betrieb von Winterdienstgeräten	34
3.4.1	Visuelle und akustische Sicherheitskennzeichnung	34
3.4.2	Routengenehmigung	35
3.4.3	Kontrollgerät – Fahrtenschreiber	35
3.5	Der „Stand der Technik“ als Rahmenbedingung	36
3.5.1	Anforderungsniveaus für unterschiedliche Winterdienstkategorien	38
3.5.2	Organisation und Abwicklung	40
3.5.3	Streuempfehlungen	41
3.5.4	Dokumentation und Protokollierung	42
3.5.5	Datenerfassung und -übertragung.....	43
4	Die Schneeräum- und Streupflicht der Vorarlberger Gemeinden als Haftungsgrundlage	45
4.1	Haftung im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung.....	45
4.2	Gesetzliche Verpflichtung zum Winterdienst für Vorarlberger Gemeinden.....	47
4.2.1	Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters.....	47
4.2.1.1	Allgemeines Ausmaß	48
4.2.1.2	Verkehrszeichen	48
4.2.1.3	Grob fahrlässiges Verhalten als Haftungsgrund.....	49
4.2.1.4	Mangelhaftigkeit und Zumutbarkeit als Haftungskriterien.....	52
4.2.1.5	Widmungsgemäße Benutzung der Verkehrsflächen.....	54
4.2.1.6	Haftung der Gemeinde für ihre Mitarbeiter – „Leutebegriff“	54
4.2.2	Räum- und Streupflicht der Liegenschaftseigentümer	55
4.2.2.1	Leicht fahrlässiges Verhalten als Haftungsgrund	56
4.2.2.2	Ausmaß der Räum-und Streupflicht der Anrainer.....	56
4.2.2.3	Eigene und übernommene Anrainerpflichten der Gemeinden	58
4.2.2.4	Befreiung von den Anrainerpflichten durch Gemeinden.....	60
4.2.3	Verhältnis des § 1319A ABGB zu § 93 StVO	60
4.3	Vertragliche Verpflichtung zum Winterdienst für Gemeinden	61
4.4	Weitere Aspekte der Haftung.....	63
4.4.1	Delikts- und Sachverständigenhaftung	63
4.4.2	Vertragliche Schutz- bzw. Verkehrssicherungspflichten	64
4.4.3	Haftung für winterdienstbedingte Schäden an Anrainereigentum	65
4.4.4	Strafrechtliche Haftung	67
4.5	Übertragung der Verpflichtung zum Winterdienst an Dritte	68
4.5.1	Haftungsfragen beim Einsatz dritter Personen – Gehilfenhaftung.....	69
4.5.2	Vertragswesen und Vertragsschluss	70
4.5.3	Vergaberechtliche Aspekte	71

4.6	Conclusio I: „Verantwortungsbereich der Gemeinde“	75
4.7	Conclusio II: „Woraus ergibt sich eine konkrete Haftung für Gemeinden?“	78
5	Konsequenzen für den kommunalen Winterdienst	81
5.1	Empfehlungen zur Vermeidung von Haftungen	81
5.1.1	Klare Organisationsstrukturen	81
5.1.2	Organisation und Durchführung nach dem Stand der Technik.....	83
5.1.3	Durchdachte Einsatzplanung.....	84
5.1.4	Funktionsfähiges Einsatzmanagement.....	86
5.1.5	Sorgfältige Einsatzdatenerfassung und Dokumentation.....	88
5.1.6	Zusammenfassung.....	89
5.2	Versicherungsschutz für Gemeinden	90
5.2.1	Haftpflichtversicherung.....	90
5.2.2	Rechtsschutzversicherung.....	92
5.3	Prozessabläufe für den kommunalen Winterdienst Vorarlbergs.....	93
5.3.1	Ablaufschema <i>Rechtssicherheit im Vorarlberger Winterdienst</i>	93
5.3.2	Ablaufschema <i>Winterdienstvorbereitung</i>	96
5.3.3	Ablaufschema <i>Winterdiensteinsatz</i>	97
5.4	Telematik im Winterdienst aus rechtlicher Sicht	99
5.4.1	Rechtlicher Aspekt	99
5.4.2	Telematikmodule zur mobilen, automatisierten Dokumentation	101
5.4.3	Hemmnisse beim Einsatz von Telematik-Anwendungen	103
6	Fazit und Resümee	104
	Literaturverzeichnis.....	106
	Verzeichnis der Gesetze, Verordnungen und Judikatur	112
Anhang A	Wirkmechanismen der Streuung	117
Anhang B	Streuempfehlungen	118
Anhang C	Winterdienstkategorien für den urbanen Bereich	120
Anhang D	Winterdienst-Mustervertrag	124
Anhang E	Muster-Protokolle	128

Abkürzungen

<i>A+S</i>	Autobahnen und Schnellstraßen
<i>Abs</i>	Absatz
<i>ABGB</i>	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
<i>ABl</i>	Amtsblatt
<i>AHG</i>	Amtshaftungsgesetz
<i>ARB</i>	Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung
<i>Art</i>	Artikel
<i>ASFINAG</i>	Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft
<i>AZG</i>	Arbeitszeitgesetz
<i>BGBI</i>	Bundesgesetzblatt
<i>BMVIT</i>	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
<i>Bps</i>	en: bits per second
<i>BStr-ÜG</i>	Bundesstraßen-Übertragungsgesetz 2002
<i>BStrG</i>	Bundesstraßengesetz 1971
<i>B-VG</i>	Bundes-Verfassungsgesetz
<i>BVergG</i>	Bundesvergabegesetz 2006
<i>bzw.</i>	beziehungsweise
<i>C</i>	Celsius
<i>CE</i>	Conformité Européenne
<i>CEN</i>	Comité Européen de Normalisation; zu Deutsch Europäisches Komitee für Normung
<i>d.h.</i>	das heißt
<i>ecolex</i>	Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
<i>etc.</i>	et cetera (lat.), zu Deutsch „und im Übrigen“
<i>et al.</i>	Et alii, et aliae, et alia (lat.), zu Deutsch „und andere“
<i>EU</i>	Europäische Union
<i>EvBl</i>	Evidenzblatt der Rechtsmittelentscheidungen; ÖJZ Österreichische Juristen-Zeitung
<i>F-VG</i>	Finanz-Verfassungsgesetz 1948
<i>FahrtbV</i>	Fahrtenbuchverordnung
<i>FGSV</i>	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
<i>FSG</i>	Führerscheinengesetz
<i>FSV</i>	Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
<i>g</i>	Gramm

<i>ggf</i>	gegebenenfalls
<i>GIS</i>	Geoinformationssysteme
<i>GNSS</i>	Global Navigation Satellite System
<i>GPS</i>	Global Positioning System
<i>H</i>	Wasserstoff
<i>h</i>	Stunde
<i>H₂O</i>	Wasser
<i>HFB</i>	Hauptfahrbahn
<i>idgF</i>	in der geltenden Fassung
<i>idR</i>	in der Regel
<i>JB</i>	Juristische Blätter
<i>JDTV</i>	jahresdurchschnittlicher, täglicher Verkehr
<i>KDV</i>	Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967
<i>KFG</i>	Kraftfahrgesetz 1967
<i>KFZ</i>	Kraftfahrzeuge
<i>km²</i>	Quadratkilometer
<i>L-AVO</i>	Lenker/innen-Ausnahmereverordnung
<i>LGBl</i>	Landesgesetzblatt
<i>LKW</i>	Lastkraftwagen
<i>m</i>	Meter
<i>MietSlg</i>	Mietrechtliche Entscheidungen
<i>Mio</i>	Millionen
<i>MSV</i>	Maschinensicherheits-Verordnung
<i>Nr</i>	Nummer
<i>O</i>	Sauerstoff
<i>OGH</i>	Oberster Gerichtshof
<i>ÖN</i>	Österreichisches Normunsinstitut
<i>ÖPNV</i>	öffentlicher Personalnahverkehr
<i>ÖStB</i>	Österreichischer Städtebund
<i>RL</i>	Richtlinie
<i>RVS</i>	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
<i>RZ</i>	Österreichische Richterzeitung
<i>SdT</i>	Stand der Technik

<i>StGB</i>	Strafgesetzbuch
<i>StVO</i>	Straßenverkehrsordnung 1960
<i>SZ</i>	Sammlung Zivilsachen
<i>u. a.</i>	unter anderem
<i>USt</i>	Umsatzsteuer
<i>usw.</i>	und so weiter
<i>VBA</i>	Verkehrsbeeinflussungsanlage
<i>VersRdSch</i>	Versicherungsrundschau
<i>VfGH</i>	Verfassungsgerichtshof
<i>Vlbg GAG</i>	Vorarlberger Gemeindeangestelltengesetz 2005
<i>Vlbg GBedG</i>	Vorarlberger Gemeindebedienstetengesetz 1988
<i>Vlbg GG</i>	Vorarlberger Gemeindegesetz
<i>Vlbg LV</i>	Vorarlberger Landesverfassung
<i>Vlbg NPG</i>	Vorarlberger Nachprüfgesetz
<i>Vlbg StrG</i>	Vorarlberger Straßengesetz
<i>VO</i>	Verordnung
<i>VwSlg</i>	Sammlung der Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes
<i>VwGH</i>	Österreichischer Verwaltungsgerichtshof
<i>WMS</i>	Winterdienst-Management-Systeme
<i>z. B.</i>	zum Beispiel
<i>ZVR</i>	Zeitschrift für Verkehrsrecht

1 Einleitung

Gesetzliche Bestimmungen verpflichten Vorarlberger Kommunen zur Durchführung des Winterdienstes, dem witterungsbedingt von verschiedenen Seiten jedes Jahr aufs Neue großes Interesse entgegengebracht wird. Primäres Ziel ist es dabei, die sichere Befahr- und Begehbarkeit der kommunalen Verkehrsflächen auch bei winterlichen Verhältnissen zu gewährleisten. Trotz einer angestrebten Minimierung von Kosten und Umweltbelastungen gilt es dabei von Seiten der Gemeinden, für eine reibungslose und vor allem sichere Nutzung der Flächen in ihrem Zuständigkeitsbereich Sorge zu tragen.

Regelmäßig führt dieser Interessenskonflikt zu Streitigkeiten, die aus den Folgen einer mangelhaften Betreuung der Flächen in der Winterperiode resultieren können. Es gilt dabei zu klären, ob die Arbeiten, die im Rahmen gesetzlicher (oder vertraglicher) Verpflichtungen verrichtet werden müssen, angemessen, in der richtigen Intensität und somit ordnungsgemäß erfolgen bzw. ob eine allenfalls unzureichende Betreuung entschuldbar bzw. nicht zumutbar erscheint. Auch ob die getroffenen Maßnahmen zum richtigen Zeitpunkt und in einer überlegten Reihenfolge durchgeführt werden, ist dabei von Bedeutung.

Um diese Fragen klären zu können, gilt es in erster Linie die gesetzlich-normativen Grundlagen für den kommunalen Winterdienst zu beachten, die die Rahmenbedingungen für Vorarlberger Gemeinden zum Winterdienst abstecken. Neben den gesetzlichen Auflagen, die nur sehr allgemein formuliert sind, ergeben sich die Anforderungen an den praktischen Winterdienst dabei hauptsächlich aus der ständigen Rechtsprechung, die besonders die Aspekte der Haftung im Schadenfall beleuchtet. Wesentlich ist dabei auch eine Durchführung der Winterdienstarbeiten nach dem Stand der Technik, der für Vorarlberger Gemeinden unverbindlich in RVS festgeschrieben wird und freiwillig durch einen Gemeinderatsbeschluss angewendet werden kann.

Im Rahmen einer umfassenden Aufarbeitung der Thematik in dieser Arbeit wird ferner herausgearbeitet, für welche Verkehrsflächen die Gemeinden im Rahmen ihrer Winterdienstverpflichtung überhaupt zuständig sind, woraus sich eine konkrete Haftung für Gemeinden ergibt bzw. wen die Haftung je nach der Lage eines Unfalls trifft (z. B. Anrainer, Wegehalter oder beauftragte Dritte). Abhängig von der anzuwendenden, gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmung ist die Intensität der Haftung unterschiedlich. Auch die Möglichkeit der Übertragung der Haftung durch Auslagerung der Winterdienstverpflichtungen an selbstständige Unternehmer wird diskutiert.

Gliederung

Um all die aufgeworfenen Fragen beantworten zu können, wird sich mit der vorliegenden Arbeit in vier Hauptkapiteln (Kapitel 2-5) ausführlich dieser Thematik angenommen.

In Kapitel 2 werden die Grundlagen des Winterdienstes aufgearbeitet und dieser dem Bereich der betrieblichen Straßenerhaltung zugeordnet. Besondere Beachtung erfährt dabei der bestehende Interessenskonflikt zwischen den Zielen von Straßennutzern, dem Betreiber und der Gesellschaft. Neben der kompakten Darstellung der üblichen Arbeiten erfolgt auch eine Vorstellung von möglichen Organisationsformen im kommunalen Winterdienst.

Kapitel 3 beschäftigt sich mit den rechtlich-organisatorischen Rahmenbedingungen für den Vorarlberger Winterdienst. Dazu werden neben allgemeinen Rechtsgrundlagen auch arbeitsrechtliche Aspekte angeführt. Besonderes Augenmerk wird auf die Beleuchtung des Stands

der Technik gelegt, nach dem sich ein (kosten-) effizienter und rechtlich abgesicherter Winterdienst richten sollte.

In Kapitel 4 wird die Frage nach einer Haftung im Falle eines Schadens als Folge mangelhaften Winterdienstes aufgearbeitet. Neben den gesetzlichen Verpflichtungen zum Winterdienst werden auch vertraglich übernommene Aufgaben diskutiert. Auch eine für die Vorarlberger Praxis übliche Auslagerung des Winterdienstes und die damit einhergehenden Haftungsfragen werden erläutert.

Kapitel 5 leitet aus den vorangegangenen Ausführungen abschließend Konsequenzen für den kommunalen Winterdienst ab. Es werden Empfehlungen zur Vermeidung von Haftungen basierend auf bestehenden Forschungs- und Regelwerken gegeben. Muster-Prozessabläufe zeigen weiters praktische Abläufe und ein möglicher Einsatz von EDV in der kommunalen Praxis wird aus rechtlicher Sicht behandelt.

2 Grundlagen des Winterdienstes als Teil der betrieblichen Straßenerhaltung

Die Gesellschafts- und Wirtschaftsentwicklung und der rasche, technologische Fortschritt führten im letzten Jahrhundert dazu, dass besonders im Bereich des Straßenverkehrs ein rasanter Anstieg an Verkehrsleistung zu beobachten war. Heutzutage sind im Berufs- und Wirtschaftsverkehr jeden Tag Millionen Fahrzeuge auf Straßen unterwegs. Die Entwicklung der Volkswirtschaft lässt alleine schon zur Sicherung des heutigen Lebensstandards eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs vermuten. Dabei gilt es von Seiten des Erhalters oder Betreibers der Verkehrsanlagen zu jeder Zeit einen reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf anzustreben. Die Aufgabe, eine möglichst problemlose Benutzbarkeit der Straßen bei winterlichen Fahrverhältnissen sicherzustellen, fällt dabei in den Bereich des Winterdienstes als Teil der betrieblichen Straßenerhaltung.

Im folgenden Kapitel wird zuerst das österreichische Straßennetz vorgestellt bevor anschließend Grundsätze der winterlichen Straßenerhaltung behandelt werden.

2.1 Österreichisches Straßennetz

Der Begriff *Straße* findet in der Literatur genauso wie in Gesetzestexten weitreichend Beachtung. Hier soll aufgrund des engen Bezugs der Arbeit zum Bundesland Vorarlberg auf die Definition von Straßen nach dem *Vorarlberger Landesstraßengesetz* (im Folgenden VLBG STRG) zurückgegriffen werden. Straßen sind demnach ohne Rücksicht auf ihre Bezeichnung (Straße, Weg, Platz)

„bauliche Anlagen, die mit einem Grundstück in fester Verbindung stehen und dem Verkehr von Fußgängern, Tieren und Fahrzeugen dienen, ohne Rücksicht darauf, ob sie jeder Art oder nur bestimmten Arten dieses Verkehrs dienen.“ [§ 1 Abs 3 VLBG STRG].

Dabei sind die dem Verkehr zugehörigen, baulichen Anlagen wie Gehsteige, Brücken, Über- und Unterführungen, Tunnels, Durchlässe und für eine Straße angelegte Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern und Bankette, Bestandteile der Straße [§ 1 Abs 4 VLBG STRG].

Österreich ist seinem *Bundesverfassungsgesetz* (im Folgenden B-VG) nach ein Bundesstaat [ART 2 Abs 1 B-VG]. Das bundesstaatliche oder föderalistische Prinzip bedeutet dabei die Aufteilung der Aufgaben zwischen den neun österreichischen Bundesländern und dem Bund. Diese Aufgabenteilung umfasst dabei unter anderem die Gesetzgebung und Ausführung von Gesetzen.

In diesem Sinne sind auch die Zuständigkeiten des österreichischen Straßennetzes einerseits im *Bundesstraßengesetz* (im Folgenden BStG) andererseits in den einzelnen Landesstraßengesetzen geregelt.

Grundsätzlich kann jenes Straßennetz in Österreich, das wesentlichen Einfluss auf die Winterdienstbetreuung hat, in die Straßenkategorien nach Abbildung 1 eingeteilt werden.

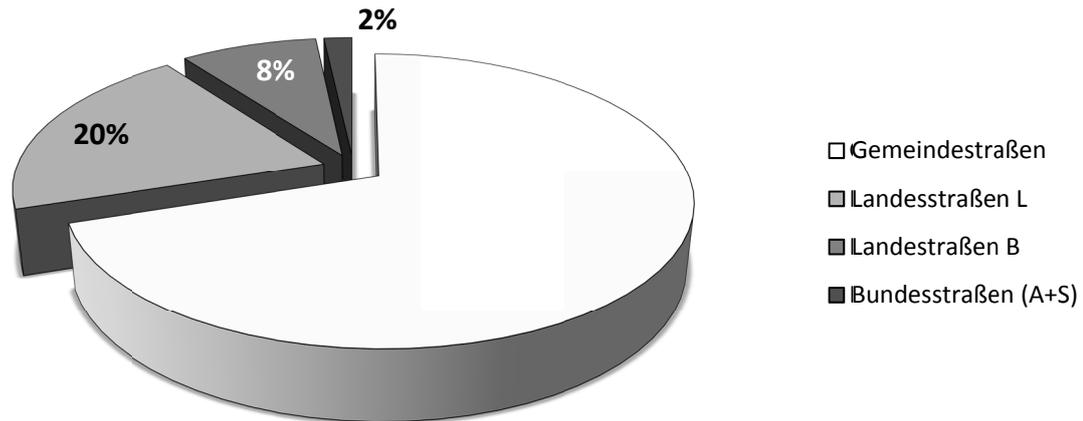


Abbildung 1: Straßennetz in Österreich [nach BMVIT, 2007]

2.1.1 Bundesstraßen

Mit dem *Bundesgesetz, betreffend die Bundesstraßen* [BGBl. I NR. 387/1921] wurden 1921 die ehemaligen Reichsstraßen zu Bundesstraßen erklärt. Dieses Netz an Bundesstraßen wurde 1933 über die Verordnung *Erklärung einiger Straßenzüge als Bundesstraßen* [BGBl. I NR. 280/1933] erweitert und währte in dieser Form bis zum 1. April 2002, an dem durch das *Bundesstraßen-Übertragungsgesetz* [im Folgenden BSTR-ÜG] die *Bundesstraßen B* den Ländern zugeteilt wurden. Aus der *Straßenverkehrsordnung* (im Folgenden StVO) wurde der Begriff Bundesstraße entfernt; die Bundesstraßen wurden zu Straßen mit Vorrang umbenannt und die Bundesstraßen ohne Vorrang ersatzlos gestrichen.

Nach § 2 Abs 1 BStG werden die verbleibenden, in diesem Gesetz als Bundesstraßen deklarierten Straßenzüge somit unterteilt in:

- Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)
- Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Diese Bundesautobahnen und -schnellstraßen

„eignen sich für den Schnellverkehr im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften, weisen keine höhengleichen Überschneidungen mit anderen Verkehrswegen auf und dienen nicht der lokalen AufschlieÙung“, [§ 2 Abs 1 BStG].

§2 Abs 2 BStG legt weiters fest, dass über Anschlussstellen die Verbindungen zum übrigen öffentlichen Straßennetz sichergestellt werden.

Neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen wie den Fahrbahnen (HFB, Kollektoren, Zu- und Abfahrten, Anschlussstellen inkl. Rampen) und Parkflächen zählen auch die Grundflächen und Anlagen, die der Grenzabfertigung, der Verkehrsbeeinflussung, der Kontrolle oder der Bemannung dienen, als Komponenten der Bundesstraßen. Ebenso sind Bauwerke wie Tunnel, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, StraÙenböschungen, StraÙengräben und Sanitäranlagen, ferner Betriebsgrundstücke, sowie sonstige der Erhaltung und der Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienende bebaute und unbebaute Grundstücke und Anlagen zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße (z.B. Lärmschutzeinrichtungen) Bestandteile der Bundesstraßen [§ 3 BStG].

Der Bund hat 1982 mit dem *Gesetz zur Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft* [BGBl. I NR. 591/1982] die Erhaltungs- und Finanzierungsaufgaben

an die staatliche Betreibergesellschaft ASFINAG übertragen. Mit dem *ASFINAG-Ermächtigungsgesetz* [BGBL. I NR. 113/1997 IDGF BGBL. I NR. 26/2006] hat die ASFINAG seit 1997 das Recht der Fruchtgenießung an den Bundesstraßen (A+S) erhalten und ist berechtigt, Mauten bzw. Benützungsgebühren einzuheben.

Damit ist die ASFINAG auch für die Abwicklung des operativen Betriebes der Bundesautobahnen und -schnellstraßen einschließlich der Erhaltung der dazu notwendigen Infrastruktur verantwortlich.

2.1.2 Landesstraßen

In Österreich sind heute alle übergeordneten Straßen mit Ausnahme der von der ASFINAG verwalteten Bundesautobahnen und -schnellstraßen Landesstraßen. Auch die ehemaligen Bundesstraßen B fallen durch das BSTR-ÜG seit 2002 in die Kompetenz der Bundesländer.

Je nach Landesgesetz der einzelnen Bundesländer gelten für die Landesstraßen unterschiedliche Bezeichnungen. Ehemalige Bundesstraßen behalten mit Ausnahme des Landes Vorarlberg das vorangestellte B (Landesstraßen B). Alle anderen Landesstraßen werden weiter mit dem vorangestellten L (Landesstraßen L) geführt. Im Bundesland Vorarlberg gab es bei Eingliederung der ehemaligen Bundesstraßen keine Überschneidungen mit den bisherigen Landesstraßen L, daher wurde den ehemaligen Straßen mit B-Nummern die jeweilige L-Nummer zugeordnet [siehe z. B. VISION-RHEINTAL, 2012].

Nach § 5 ABS 1 des VLBG STRG sind Landesstraßen,

„die von der Landesregierung durch Verordnung als solche erklärten Straßen. Durch Verordnung können auch Straßenzüge zu Landesstraßen erklärt werden, deren Bau beabsichtigt, aber noch nicht durchgeführt ist.“

Demnach werden mit der *Verordnung der Landesregierung über die Erklärung von Straßen als Landesstraßen* [VLBG LGBL. NR. 38/1972 IDGF 66/2009] 205 Straßenzüge zu solchen erklärt.

Landesstraßen sind dabei die für den überörtlichen Verkehr notwendigen Straßenzüge, welche die auch für LKW benutzbare, unmittelbare Verbindung von zwei Nachbargemeinden (auch über die Landesgrenze hinweg) darstellen oder für den Verkehr wichtig erscheinen [§ 5 ABS 2 und 3 VLBG STRG].

Nach § 5 ABS 7 VLBG STRG ist der Straßenerhalter der Landestraßen Vorarlbergs das Land.

Die Kosten der Erhaltung einschließlich der Straßenreinigung, Schneeräumung sowie Schneeglätte- und Glatteisbekämpfung hat grundsätzlich das Land als Erhalter zu tragen [§ 4 ABS 5 VLBG STRG]. Eine Ausnahme bildet nach § 6 ABS 7 VLBG STRG jener Fall, bei dem dem Land durch die Erhaltung

„der durch verbautes Gebiet führenden Strecken einer Landesstraße Mehrkosten entstehen, die bei Führung der Straße außerhalb des verbauten Gebietes nicht verursacht würden“.

In diesem Fall hat die Gemeinde dem Land diese Mehrkosten zu ersetzen.

2.1.3 Gemeindestraßen und sonstige Straßen

Ähnlich der Bestimmungen zu den Landesstraßen sind die Festlegungen zu Gemeindestraßen bundesweit nicht einheitlich geregelt sondern der jeweiligen Landesgesetzgebung unterworfen. In Wien (gleichzeitig Gemeinde und Bundesland) sind Gemeindestraßen gleichzeitig Landesstraßen. Gemeindestraßen haben dabei keine einheitliche Kennzeichnung, sondern werden mit den von der Gemeinde vergebenen Straßennamen geführt [siehe z. B. STADT WIEN, 2012].

In Vorarlberg sind jene Straßenzüge seitens der Gemeinde als Gemeindestraßen zu erklären, die für den Verkehr innerhalb des Gemeindegebiets als notwendig erachtet werden [siehe z.B. § 9 ABS 2 VLBG STRG].

Neben den Landes- und Gemeindestraßen kennt das VLBG STRG auch noch folgende, öffentliche, dem Gemeingebrauch gewidmete Straßen:

- Genossenschaftsstraßen
- öffentliche Privatstraßen
- Interessentenstraße: Güterwege, Forststraße

2.2 Ausgangslage im Winterdienst

Der Einsatz des motorisierten Straßenverkehrs um die Jahrhundertwende führte dazu, dass auch der Winterdienst auf Straßen in das Bewusstsein breiter Bevölkerungsschichten rückte. Heutzutage wird der überwiegende Teil an Personen- und Güterverkehr auf der Straße abgewickelt und auch der öffentliche Personalnahverkehr (ÖPNV) kann oftmals als Nutzer hinzugerechnet werden, wodurch die Bedeutung eines funktionsfähigen Straßennetzes unterstrichen wird. Die Minimierung der Auswirkungen winterlicher Fahrbahnzustände im Rahmen des Straßenwinterdienstes spielt eine große Rolle. Dabei kommt dem Winterdienst als Teil der betrieblichen Straßenerhaltung ein breit gestreutes Feld an Aufgaben zu.

2.2.1 Einordnung und Definition

Das Straßenverkehrswesen umfasst all jene Probleme, die sich aus den Beziehungen von Straße, Mensch und Umwelt ableiten lassen und kann grob in die folgenden drei Bereiche gegliedert werden [siehe z. B. FELLENDORF, 2011]:

- Verkehrsplanung
- Entwurf, Bau und Erhaltung von Verkehrsanlagen
- Betrieb von Verkehrsanlagen

Nach HOFFMANN [2010] verlaufen besonders die Grenzen zwischen den Begrifflichkeiten im Rahmen der Straßenerhaltung in der praktischen Tätigkeit fließend; eine Unterscheidung bzw. Abgrenzung hängt von der jeweiligen Organisation ab. Detaillierte Definitionen finden sich hingegen in den Begriffsbestimmungen - Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb [FGSV, 2000 S. 90 bzw. S.91] der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (im Folgenden FGSV), in denen die Straßenerhaltung als „*Maßnahmen zur Sicherung der baulichen Substanz und zur Sicherstellung des Gebrauchswertes der Straße*“ und die Straßenunterhaltung als „*bauliche Sofortmaßnahmen und Maßnahmen kleineren Umfangs*“ im Sinne einer Erhaltung der Straße beschrieben werden. Auch nach STRAUBE&KRASS [2005] sind die Maßnahmen der Straßenerhaltung prinzipiell baulicher Natur.

Im Gegensatz dazu meint der Straßenbetrieb oder die betriebliche Erhaltung die Gesamtheit an Handlungen zur sicheren Verkehrsabwicklung, die eine reibungslose Benutzung der Straßen sicherstellen [FGSV, 2000]. Es werden dem Straßenbetrieb alle Maßnahmen zugezählt, die der Aufrechterhaltung der Nutzbarkeit dienen, aber keine substantiellen Auswirkungen auf eine Verbesserung des Straßenzustandes haben [HOFFMANN, 2010].

Dem Straßenbetrieb können nach DURTH&HANKE [2004] im Wesentlichen die folgenden Aufgabengebiete zugeordnet werden:

- Grünpflegearbeiten am Straßenbegleitgrün und an Nebenanlagen
- Wartungsarbeiten an der Straßenausstattung
- Reinigungsarbeiten (Säuberung von Straßen und Nebenanlagen, Winterdienst)
- Kontroll- und Überwachungstätigkeiten

Der Straßenwinterdienst kann somit in den Bereich der betrieblichen Straßenerhaltung eingeordnet werden und umfasst nach FSV [2001, S. 1] „*alle Vorkehrungen und Arbeiten, die das Ziel haben, die Benutzbarkeit der Straße unter Berücksichtigung der winterlichen Wettereinflüsse zu gewährleisten.*“

DURTH&HANKE [2004, S. 22] schreiben dem Straßenwinterdienst „*die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und ausreichender Verkehrskapazität bei winterlichen Straßenverhältnissen*“ zu.

Neben den Haupttätigkeiten des Straßenwinterdienstes, nämlich der mechanischen Schneebeseitigung (Räumen) und der Bekämpfung von Winterglätte (Streuen), gilt es ein weitreichendes Aufgabengebiet oftmals auch außerhalb der Winterperiode abzudecken.

Folgend werden übliche Tätigkeiten im Rahmen des Straßenwinterdienstes aus FGSV [2010] und FSV [2001] zusammengefasst:

- Räum- und Streudienst
- Auf- und Abbau von Schneezäunen
- Aufstellen und Entfernen von Schneestangen
- Aufstellen und Entfernen von Gefahrenzeichen
- Reinigung der Verkehrsflächen von Split
- Organisation und Einsatzplanung
- Einsatzdokumentation
- Bevorratung von Streustoffen
- Wetterdienstinformation
- Vorhaltung eines Fahrzeug- und Maschinenparks
- Kontrolldienst vor Berufsverkehr

2.2.2 Zielsetzungen

Die Maßnahmen im Rahmen des Winterdienstes auf Straßen und Wegen zielen hauptsächlich auf die Verkehrssicherheit und eine Erleichterung bzw. Sicherung des Verkehrs bei winterlichen Witterungsverhältnissen ab. Die Abwicklung des Winterdienstes erfolgt zumeist durch den Straßenbetreiber selbst oder durch von ihm beauftragte Unternehmen. Dabei erhebt der Straßenwinterdienst den Anspruch auf Rechtsicherheit, effiziente Umsetzung, Einfachheit bei der Verwaltung, Wirtschaftlichkeit (finanzielle Leistungsfähigkeit) und auf Umweltverträglichkeit. Diese Grundprinzipien und Ziele stehen dabei jedoch oftmals im Widerspruch zueinander, da die Optimierung des Winterdienstes an der Schnittstelle verschiedener Parteien erfolgt, die bei der Durchführung des Winterdienstes konträre Vorstellungen durchsetzen wollen [NUTZ, 2010]:

- *Interessen der Nutzer*

Als Nutzer der Verkehrsanlagen können grundsätzlich Fußgänger, Radfahrer, Motorradfahrer sowie Autofahrer gesehen werden, die ihrerseits spezielle Anforderungen an den Winterdienst stellen. Im Wesentlichen können die Interessen der Nutzer allerdings mit einer sicheren Nutzung der Straßen und Gehwege bei geringen Zeitverlusten und hohem (Fahr) -komfort zusammengefasst werden.

- *Interessen der Betreiber*

Der Betreiber des Winterdienstes strebt in erster Linie nach Rechtssicherheit bei den durchgeführten Tätigkeiten, die ihn vor Schadenersatzforderungen schützt. Im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften zielen Betreiber auf einen möglichst sparsamen Mitteleinsatz und somit auf maximalen Nutzen und maximale Einnahmen ab.

- *Interessen der Umwelt*

Umweltverträgliche Maßnahmen im Winterdienst (z. B. in Form einer Reduktion der Streumittel, Einsatz verträglicher Streumittel) sollen die Beeinträchtigung der Umwelt reduzieren.

- *Interessen der Gesellschaft*

Im Interesse der Gesellschaft stehen neben der Sicherheit des Verkehrssystems besonders die Ausgewogenheit zwischen Nutzer, Betreiber und Umwelt. Da die meisten Straßenbetreiber mit öffentlichen Geldern finanziert werden, ist ein sorgsamer Umgang mit diesen Mitteln anzustreben. Dabei wünscht sich die Gesellschaft ein optimales Verhältnis aus Nutzen (Maximierung) zu Kosten (Minimierung).

Aufgrund dieser teilweise gegenläufigen und widerstreitenden Zielsetzungen rückt im modernen Winterdienst nach HOFFMANN [2011 S. 21] ein „gezieltes, sparsames Räumen und Streuen in Kombination mit einer verantwortungsvollen angepassten Fahrweise der Nutzer“ in den Mittelpunkt, bei dem Straßenerhalter ihren individuellen Pflichtenumfang im Rahmen des Winterdienstes selbst bestimmen und sich zwischen den Eckpfeilern orientieren müssen. Eine Optimierung des Straßenwinterdienstes hat nicht ausschließlich aus Sicht des Betreibers sondern an der Schnittstelle aller beteiligten Gruppen zu erfolgen [NUTZ, 2010]

2.2.3 Kosten und Wirtschaftlichkeit

Der Winterdienst hat sich in den letzten Jahren einem Wandel unterzogen. Dabei rücken in fachlichen Diskussionen neben der Minimierung von Umweltbelastungen speziell die Kosten beim Winterdienst in den Vordergrund. Diese Forderungen begründen auch die umfangreichen Bestrebungen, den Winterdienst zu optimieren und effektiver zu gestalten.

DURTH [1995] empfiehlt als Hilfestellung für die Unterscheidung der Eigenart der Winterdienstkosten eine ökonomische Güterdefinition für Straßen. Als bereitgestelltes öffentliches Gut haben Verkehrsflächen primär aus volkswirtschaftlicher Sichtweise betrachtet zu werden, da bei gestörtem Verkehrsablauf und somit einer Verminderung der verkehrlichen Verfügbarkeit volkswirtschaftliche Kosten entstehen. Die Betreuung und Unterhaltung der Straßen als privates Gut erfolgt jedoch nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen, wodurch die Organisation des Winterdienstes dem Grundsatz der Effektivität (Ziel, Mittel, Folgen) und der Organisationsablauf dem Grundsatz der Effizienz (Input-Output-Relation) z. B. des Personal-, Fahrzeug- und Geräteeinsatzes unterliegt. Das festgelegte Anspruchsniveau an die Qualität der zur Verfügung stehenden Infrastruktur hat Einfluss auf die Höhe der betriebswirtschaftlichen Kosten, die jährlich in öffentlichen Haushalten auftreten.

Die Verkehrsflächen können jedoch auch als rein öffentliches Gut mit umweltspezifischen Komponenten wie Luft, Boden, Wasser und Vegetation verstanden werden, für deren Schutz im Winterdienst Kosten anfallen. Zusätzlich berücksichtigt PICHLER [1987] für eine gesamtwirtschaftliche Beurteilung jene Kosten für Straßennutzer, die sich als Folge von (unterlassenen) Winterdienstarbeiten ergeben. Dazu zählen hauptsächlich die folgenden [DURTH&HANKE, 2004]:

- Unfallkosten infolge Fahrbahnglätte

- Fahrzeugschäden infolge Korrosion durch tauende Stoffe
- Lackschäden durch abstumpfende Streumittel
- Zeitkosten durch winterbedingte Behinderungen

Die Frage nach einer Gesamtrechnung als Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens des Winterdienstes ist noch nicht abschließend mit allgemeiner Gültigkeit geklärt. Die Schwierigkeit ist dabei vergleichbar mit jener bei der Erstellung der umweltwissenschaftlichen Ökobilanz. DURTH&HANKE [2004] können jedoch im Rahmen ihrer ausführlichen Aufarbeitung dieser Frage für verschiedene Straßenkategorien (Autobahnen, Landes- und Gemeindestraßen) grundsätzlich die Wirtschaftlichkeit des strecken- und witterungskonformen Winterdienstes für alle Straßenkategorien bestätigen. Der *Verband kommunale Abfallwirtschaft und Stadtreinigung* [VKU, 2009] konkretisiert diesen Vergleich von Winterdienst-Kosten und wirtschaftlichem Nutzen und zeigt, dass bereits nach rund einer halben Stunde nach der Streuung der Nutzen des Winterdienstes die Kosten überragt (nach ca. 140 Fahrzeugdurchfahrten auf gestreuter Straße).

Bei Hochrechnung des Nutzens der Salzstreuung auf deutschen Außerortsstraßen ergeben sich für die erste Stunde nach der Streuung rund 5.000 vermiedene Unfälle mit Verletzten. Der durchschnittliche Nutzen in der ersten Stunde beträgt rund 255 Mio. Euro oder 900 Jahre eingesparte Reisezeit bzw. 11 Mio. Liter Kraftstoffersparnis [DURTH&HANKE, 2004].

Ein noch effizienterer Winterdienst in der Zukunft für verbessertes Abschneiden des Kosten-Nutzen-Verhältnisses muss nach DURTH&HANKE [2004] seine Streustoffwahl, Organisation und Intensität von gültigen Informationen der Streckeneigenschaften bzw. von Informationen zum Verkehrsgeschehen und Straßenzustand abhängig machen.

2.3 Schnee und Eis im Winterdienst

Der Winterdienst hat die Aufgabe nach Möglichkeit die Glättebildung zu verhindern, entstandene Glätte zu beseitigen oder zumindest ihren Einfluss auf den Verkehrsablauf zu minimieren, um so zur Verkehrssicherheit beizutragen[siehe z. B. FGSV, 2010]. Um die Zusammenhänge und Auswirkungen von Schnee und Eis auf Verkehrsflächen nachvollziehen zu können, werden in diesem Abschnitt zuerst physikalische Grundlagen und das Entstehen von Winterglätte erläutert, bevor Grundsätze der Schneeräumung und des Streuens näher gebracht werden.

Wasser (H_2O) ist eine chemische Verbindung aus den Elementen Sauerstoff (O) und Wasserstoff (H). Sie ist die einzige chemische Verbindung, die in der Natur auf der Erde in allen drei Aggregatzuständen, nämlich fest, flüssig und gasförmig, vorkommt.

2.3.1 Entstehung und Formen von Winterglätte

Eis und Schnee bestehen im Wesentlichen aus Wasser im festen Aggregatzustand unter 0° Celsius (bei normalen, atmosphärischen Bedingungen). Neben niedrigen Temperaturen müssen weiters entsprechende Luftfeuchtigkeitsverhältnisse vorherrschen und Eisbildungskerne für die Bildung von Eis- bzw. Schneekristallen vorhanden sein.

Die Entstehung von Schneekristallen als Voraussetzung für den bekannten Schneefall ist nicht vollständig geklärt, kann prinzipiell aber durch Sublimation oder durch Gefrieren von Wasser erklärt werden. In großer Höhe der Atmosphäre herrschen niedrige Temperaturen. Bei Erreichen des Taupunkts kommt es bei entsprechendem Wasserdampfgehalt zur Kondensation der abgekühlten Luft an Kondensationskeimen (z.B. feinen Staubpartikeln) und es bilden sich kleine Wassertröpfchen.

Schneekristalle entstehen bei weiterer Unterschreitung des Gefrierpunktes dieser Tröpfchen (Gefrieren) bzw. von Wassermolekülen, die von den unterkühlten Wassertröpfchen infolge eines Dampfdruckgefälles abgegeben werden (Sublimation). Diese lagern sich an Eisbildungskernen (ein gefrorener Tropfen) an, wachsen zusammen und sinken infolge ihres Gewichtes im Laufe der Zeit zu Boden [WIESINGER, 1995].

Auf Verkehrsflächen lagert sich Schnee als poröser Stoff ab und besteht dabei aus zwei Phasen:

- feste Phase: Eis in Form von Schneekristallen
- gasförmige bzw. flüssige Phase: Dazwischenliegende, zusammenhängende Poren gefüllt mit Luft oder Wasser bzw. einem Gemisch aus beidem

Bei hohem Druck (z.B. durch viel Neuschnee) können die Poren aus dem Schnee herausgedrückt werden und es entsteht reines Eis. Aber auch ohne mechanische Einwirkung kann sich Schnee im Laufe der Zeit verändern, da innerhalb des Schnees in Abhängigkeit des Luftdrucks und der Temperatur Austauschprozesse zwischen allen drei Aggregatzuständen (fest, flüssig, gasförmig) vonstattengehen. Schnee und Eis auf Verkehrsflächen werden im Wesentlichen mit dem Überbegriff Winterglätte zusammengefasst, wobei je nach Art der Entstehung vier verschiedene Typen zu unterscheiden sind [DURTH&HANKE, 2004]:

- *Schneeglätte*
Diese Art von Glätte bildet sich infolge andauernden Schneefalls oder seitlichen Schneeverwehungen bei Temperaturen unter 0 °C. Zur Eisbildung kommt es bei einer starken, andauernden Komprimierung des Schnees, der durch Verkehr festgefahren wird.
- *Eisglätte*
Die sehr glatte und homogene Eisglätte entsteht durch Gefrieren von Wasser auf den Fahrbahnen. Häufig tritt diese Glätte nachts auf, da es zu dieser Zeit üblicherweise zu niedrigeren Temperaturen kommt, die die tagsüber bei Temperaturen über 0 °C entstandene Feuchtigkeit aus geschmolzenem Schnee oder durch Regen gefriert („überfrierende Nässe“).
- *Reifglätte*
Reifglätte entsteht durch Niederschlag von Luftfeuchtigkeit bei Temperaturen von unter 0 °C. Bei abkühlender Temperatur sublimiert bei Unterschreitung des Taupunktes der Luft der Wasserdampf auf der Verkehrsfläche zu Eis. Diese Glätte zeichnet sich durch eine sehr dünne und glatte, homogene Eisschicht auf der Verkehrsfläche aus und ist nur sehr schwer für den Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen.
- *Glatteis*
Glatteis auf Fahrbahnoberflächen bildet sich aus „Eisregen“ und kann als homogener Eisüberzug wahrgenommen werden. Zu diesem unterkühlten Regen kommt es, wenn in der Atmosphäre keine Eisbildungskerne (zur Bildung von Schneekristallen) vorhanden sind und somit die Verkehrsfläche diesen Kern darstellt. Glatteis ist zwar jene Form, die am seltensten vorkommt, aber wegen ihrer flächendeckenden, schnellen Ausbreitung auch jene, die nur schwer bekämpft werden kann.

Abbildung 2 zeigt schematisch die Entstehung der verschiedenen Formen von Winterglätte. Zusätzlich zu diesen Einflussfaktoren spielen auch noch die Windverhältnisse, die Lage der Straße (z. B. Höhenlage, Kleinklimalage) und der Verkehr bei der Bildung von Winterglätte eine maßgebende Rolle.

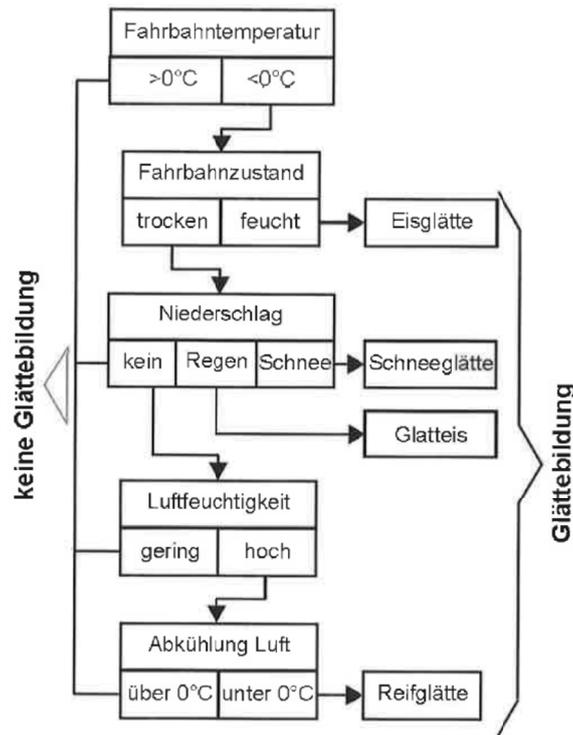


Abbildung 2: Entstehung der verschiedenen Formen von Winterglätte [FGSV, 2010, S.15]

2.3.2 Erschwernisse und Beeinträchtigung des Verkehrs

Mit der Kenntnis über die physikalischen Voraussetzungen und der Entstehung von Schnee und Eis können grundsätzliche Erschwernisse auf den Verkehr festgemacht werden, deren Minimierung Ziel des Straßenwinterdienstes ist.

Starker Schneefall oder seitliche Schneeverwehungen und Aufwirbelungen von vorausfahrenden bzw. entgegentkommenden Fahrzeugen führen häufig zur Beeinträchtigung der Sicht der Lenker. Eine weitere Folge von schneebedeckten Verkehrsflächen ist häufig ein erhöhter Kraftstoffverbrauch infolge einer Vergrößerung des Fahrtwiderstandes. In AHLBRECHT ET AL. [1978] kann bereits ein Anstieg des Verbrauchs um 15 % bei 2 cm dicker Schneedecke beobachtet werden. Diese Erhöhung des Fahrtwiderstandes tritt jedoch hauptsächlich bei tiefem Schnee ohne Eisbildung durch Komprimierung des Schnees auf.

Reduktion des Kraftschlusses zwischen Rad und Fahrbahn und Auswirkungen auf den Bremsweg

Die Verringerung des Kraftschlusses zwischen dem Rad des Fahrzeuges und der Verkehrsfläche stellt nach HOFFMANN [2010] eine der Hauptbeeinträchtigungen dar. Der Kraftschlussbeiwert (Reibungsbeiwert, -koeffizient) kann dabei als Maß aus dem Verhältnis der übertragenen Horizontalkraft (Antriebs-, Brems- oder Seitenführungskraft) und der Vertikalkraft (Gewichtskraft) ermittelt werden. Bei trockenen Fahrbahnverhältnissen ist der Kraftschluss naturgemäß am höchsten; Nässe und besonders Winterglätte reduzieren diesen jedoch merklich [HOFFMANN, 2010].

Die deutliche Abnahme des Reibungskoeffizienten bei winterlichem Fahrbahnzustand kann durch die verhinderte Verzahnung des Reifenprofils und die Fahrbahnraustruktur durch den Eisüberzug erklärt werden. Erschwerend kommt die Bildung einer dünnen Wasserschicht durch das Überfahren der Eisschicht hinzu, die durch einen auf den Fahrzeugreifendruck zurückzuführenden Schmelzvorgang an der Oberfläche des Eises entsteht. Aus diesem Grund ist Eis bei Temperaturen um den

Gefrierpunkt besonders glatt, während der Kraftschluss bei tieferen sogar wieder etwas ansteigt. Diese als Schlittschuheffekt bekannte Wirkung führt dazu, dass der Reibungskoeffizient mit zunehmender Geschwindigkeit nicht weiter absinkt, sondern sogar leicht ansteigt. Dies liegt darin begründet, dass sich bei langsameren Geschwindigkeiten wegen der (relativ gesehen) längeren Zeit für den Schmelzvorgang ein stärkerer Wasserfilm bildet [DURTH&HANKE, 2004].

Eine weitere Folge des verringerten Kraftschlusses zwischen Reifen und Fahrbahn ist die Auswirkung auf den Brems- bzw. Anhalteweg. Für den Bremsweg s_b gilt:

$$s_b = \frac{v^2}{2b} \quad (1)$$

und

$$b = f_T \cdot g \quad (2)$$

mit

s_b	Bremsweg für das Abbremsen von v auf 0	[m]
v	gefahrte Geschwindigkeit	[m/s]
b	mittlere Bremsverzögerung	[m/s ²]
f_T	tangentialer Kraftschlussbeiwert	[-]
g	Erdbeschleunigung	[9,81 m/s ²]

Aus den Gleichungen (1) und (2) geht hervor, dass der Bremsweg quadratisch mit der Geschwindigkeit zunimmt und umgekehrt proportional zum Kraftschluss ist. Der tangential Kraftschlussbeiwert meint jenen Anteil des Kraftschlusses, der in Fahrtrichtung vorliegt (maximaler Kraftschluss zwischen Rad und Fahrbahn). Somit verlängert sich der Bremsweg proportional mit sinkendem Reibungskoeffizienten. Aus diesen Erschwernissen ergibt sich, dass bei winterlichen (glatten) Fahrbahnverhältnissen aufgrund der erforderlichen, geringeren Geschwindigkeiten und der größeren Sicherheitsabstände im Vergleich zu nassen oder gar trockenen Fahrbahnen eine deutliche Reduktion der Leistungsfähigkeit festzustellen ist [DURTH&HANKE, 2004].

Fahrstabilität in Kurven und Sicherheit beim Fahren

Eine zusätzliche Erschwernis aufgrund von Schnee und Eis ergibt sich bei Kurvenfahrten, bei denen der Kraftschluss nicht nur tangential (Bremsen, Beschleunigen), sondern auch radial beansprucht wird. Daher teilt sich der Kraftschluss in beide Richtungen auf, wobei die haltenden Kräfte durch Reibung größer als die treibenden Kräfte (Fliehkraft) sein müssen. Es gilt somit, dass je mehr Kraftschluss in eine Richtung verbraucht wird, desto weniger kann in die andere Richtung genutzt werden. Daraus kann gefolgert werden, dass Kurven winterglatter Straßen nur mit sehr geringer Geschwindigkeit befahren und nach Möglichkeit weder Brems- noch Beschleunigungsvorgänge vollzogen werden sollten [DURTH&HANKE, 2004].

2.3.3 Grundsätze der Schneeräumung

Schnee und Eis führen für den Verkehrsteilnehmer zu Erschwernissen und Beeinträchtigungen (siehe Abschnitt 2.3.2). Die älteste und bis heute häufigste Art des Winterdienstes stellt dabei die mechanische Beseitigung des auf der Fahrbahn liegenden, den Verkehr behindernden Schnees dar, das im Allgemeinen als Räumen bezeichnet wird. Ziel der Beseitigung des Schnees ist es daneben eine Glättebildung infolge einer Komprimierung des Schnees zu vermeiden und eine griffige Verkehrsoberfläche wiederherzustellen. Nach FSV [2011] kann bei der Schneeräumung in Österreich zwischen zwei Varianten unterschieden werden:

- Unter *Weißräumung* versteht man die Räumung, bei der auf der Verkehrsfläche noch eine Schneeauflage zurückbleibt.
- Die *Schwarzräumung* hat zum Ziel, die Verkehrsflächen unter Zuhilfenahme von auftauenden Streumitteln komplett von Schnee zu befreien.

Es ist aufgrund der Minimierung des Einsatzes von Taumitteln anzustreben, den Schnee so weit wie möglich mechanisch von den Verkehrsflächen zu räumen. Eine frühzeitige Räumung bereits nach Beginn des Schneefalls verhindert dabei das Festfahren der Schneemassen auf der Fahrbahn. FGSV [2010] unterscheidet für die maschinelle Beseitigung von Schnee drei unterschiedliche Methoden:

- *Räumung des Neuschnees mit Schneepflug*
Mit Hilfe von Schneepflügen wird der Schnee von den zu räumenden Verkehrsflächen z. B. mit einer Schürfleiste oder mit Pflugmessern abgehoben oder zur Seite geschoben bzw. geworfen. Das Heben, Senken und Schwenken wird dabei vom Fahrerhaus aus betätigt. Nach FSV [2010] werden in Österreich folgende Schneepflüge eingesetzt:
 - Seitenschneepflüge
 - Seitenflügelschneepflüge
 - Keilschneepflüge
 - Variopflüge
- *Kehren des Neuschnees mit Kehrbesen*
Im Gegensatz zur Räumung mit Schneepflügen können sich Kehrbesen besser an unebene Fahrbahnoberflächen wie Pflasterbeläge anpassen, wodurch auch Restschnee aus Vertiefung entfernt werden kann. Jedoch können Kehrgeräte üblicherweise rotierende Vorbaukehrwalzen nur bei lockerem, weichem Schnee mit geringen Schneehöhen eingesetzt werden, da trotz geringer Vortriebsgeschwindigkeit der Schnee nicht zur Seite befördert werden kann. Der Einsatz von Kehrgeräten eignet sich dabei nicht für Verkehrsflächen mit geringen Räumbreiten und geringen Arbeitsgeschwindigkeiten wie bei Geh- und Radwegen.
- *Fräsen oder Schleudern von hohen Schneeablagerungen und gegebenenfalls Ablagerung bzw. Abtransport des Schnees*
Das Fräsen oder Schleudern von Schneeablagerungen am Straßenrand ist durchzuführen, wenn diese drohende Fahrbahn-, Gehwegverengung, eine Einschränkung der Sichtweite im Bereich von Knotenpunkten bzw. eine Gefährdung des Verkehrs durch Schmelzwasser zur Folge haben. Dabei wird die Schneeablagerung mit rotierenden Werkzeugen abgetragen und zur Seite getragen bzw. aufgenommen und ausgeworfen. Nach FSV [2010] werden in Österreich überwiegend folgende Schneeräummaschinen eingesetzt:
 - Schneeschleudern
 - Schneefräsen
 - Frässhleudern
 - Sondervarianten (z. B. Bandräumer)

Bei der Durchführung der Schneeräumung ist eine Prioritätenreihung nach der Wichtigkeit der Verkehrswege zu beachten. FSV [2010] definiert je nach Verkehrsfläche entsprechende Anforderungsniveaus in Winterdienstkategorie (siehe Abschnitt 3.5.1).

2.3.4 Grundsätze und Wirkung der Streuung

Neben der mechanischen Beseitigung von Schnee und Eis zählt das Streuen zur wichtigsten Maßnahme zur Gewährleistung sicherer Verkehrsverhältnisse bei winterlichen Fahrbahnbedingungen. Unter dem Begriff Streuen wird dabei das Auftragen und Aufbringen von Streumitteln (Streustoffe, Streugut) zur Vermeidung, Verminderung oder Beseitigung von Straßenglätte und Erhöhung der Griffigkeit verstanden [z. B. NUTZ, 2010]. Dabei können grundsätzlich zwei Arten von Streumitteln nach ihrer Wirkungsweise unterschieden werden [siehe z. B. FSV, 2010]:

- *Abstumpfende Streumittel*
Streusplitt aus natürlicher Gesteinskörnung (u.a. Basalt, Dolomit, Kersantit, Quarzsplit, Granulit, Diabas, Amphibolith, Granit, Gneis)
- *Auftauende Streumittel (Auftaumittel)*
Mittel in fester oder flüssiger Form (u.a. Natriumchlorid, Calciumchlorid, Magnesiumchlorid)

Abstumpfende Streumittel wirken mechanisch und stumpfen die Glätte ab, anstatt sie zu schmelzen. Dabei verzahnt sich das Streumittel mit der Eisoberfläche und steigert so die Griffigkeit. Der Vorteil der abstumpfenden Streumittel besteht in der unmittelbaren Wirksamkeit nach dem Aufbringen, während auftauende Streumittel eine gewisse Zeit für die Entfaltung ihrer Wirkungsweise benötigen.

Aufgrund der großen Verteilungswirkung der abstumpfenden Streumittel durch den Verkehr – bereits nach 400 KFZ befindet sich kaum mehr Splitt in den Rollspuren – und der durch die Zerreibung des Splitts entstehenden Feinstaubbelastung werden immer häufiger *auftauende Streumittel* eingesetzt. Die Wirkung auftauender Streumittel beruht dabei in der Herabsetzung des Gefrierpunktes unter die Fahrbahntemperatur. Während Wasser bereits bei Temperaturen von $\leq 0^\circ \text{C}$ gefriert, liegt der Gefrierpunkt der Sole als Mischung von Wasser und Streumitteln unter 0°C . Eine Eisbildung wird dann zuverlässig verhindert, wenn die Gefriertemperatur der Sole unter der Temperatur der Fahrbahnoberfläche liegt [z. B. NUTZ, 2010].

Bei der Wirkung von auftauenden Streumitteln sind insbesondere der Zeitpunkt der Streuung und die Wahl der Streumenge von entscheidender Bedeutung. Bei einem Aufbringen des Streumittels unmittelbar vor Einsetzen des Niederschlags spricht man von präventiver Streuung, bei der aus dem Streumittel und dem Niederschlag eine Lösung in den Fahrbahnvertiefungen entsteht und sich ein Trennfilm zwischen der Fahrbahnoberfläche und dem Schnee bzw. Eis bildet. Unter anlassbezogenem Nachstreuen versteht man hingegen das Aufbringen des Streumittels nach Niederschlagsbeginn, wobei sich bereits eine (festgefahrene) Schneedecke gebildet hat und die nachträgliche Ausbildung eines Trennfilms erschwert wird [HOFFMANN ET AL., 2011].

HOFFMANN ET AL. [2011] kommen zum Schluss, dass die präventive Streuung kurz vor Einsatz des Niederschlags die größte Wirkung entfaltet. Eine Gegenüberstellung der Wirkmechanismen bei präventivem und anlassbezogenem Streuen kann dem Anhang A entnommen werden.

Mit Ergebnissen von Laborversuchen zu Gefrierpunkten von Salzlösungen und den physikalischen Zusammenhängen zeigen HOFFMANN ET AL. [2011] die theoretischen Grenzen der mit üblichen Taumitteln erreichbaren Tauleistung auf. Sie kommen zum Schluss, dass bei starken Schneefällen und tiefen Temperaturen eine durchgehend schnee- und eisfreie Fahrbahn nicht erwartet werden kann bzw. nicht zu erzielen ist und durch den Einsatz hoher Streumengen bei gleichbleibendem Ergebnis hinsichtlich der Fahrverhältnisse zusätzliche Gefahren entstehen können und die Kosten steigen. Daher ist bei starken Schneefällen von hohen Streumengen abzuraten. Detaillierte Empfehlungen zu Streumittelmengen können unter Abschnitt 3.5.3 oder Anhang B eingesehen werden.

Zur besseren und effizienteren Umsetzung von kommunalen Verpflichtungen wie dem Winterdienst sind innerhalb von Gemeinden oftmals eigene Verwaltungsabteilungen, sogenannte Bauhöfe (auch Werkhöfe, mit zunehmendem Aufgabengebieten auch Wirtschaftshöfe genannt) installiert, von denen aus wesentliche Dienstleistungen wie das operative Geschäft des Winterdienstes organisiert, koordiniert und durchgeführt werden können.

Die meist gemeindeeigenen Wirtschaftshöfe verstehen sich dabei als Dienstleistungsbetriebe für Gemeindeglieder und nehmen abhängig von der Größe und der gemeindeeigenen Durchführungen der Arbeiten vornehmlich folgende Aufgabengebiete wahr [siehe u. a. STADT FELDKIRCH, 2012]:

- **Straße**
 - Erhaltung von öffentlichen Straßen, Rad- und Gehwegen bzw. gemeindeeigenen Verkehrsflächen
 - Manuelle und maschinelle Straßenreinigung
 - Winterdienst (Räumen, Streuen)
 - Straßenmarkierungsarbeiten
 - Aufstellen und Erhaltung von Verkehrszeichen
 - Straßenbenennungs- und Hinweistafeln
 - Standplatzreinigung bei öffentlichen Müllsammelstellen
 - Transportdienstleistungen
 - Reinigung nach Veranstaltungen
 - Wartung und Instandhaltung der Straßenbeleuchtung
- **Wasserversorgung und Abwasserentsorgung**
- **Abfall**
- **Technischer Service (Fahrzeugwerkstätten, Einrichtungsbau)**
- **Grünraumpflege und -bewirtschaftung**

Bei diesen Zusammenschlüssen in Bau-, Werk- oder Wirtschaftshöfe an meist einheitlichen Standorten können Synergien bei Maschinen oder beim Personal genutzt werden, da verschiedene Tätigkeiten unterschiedliche Stoßzeiten oder Spitzenperioden haben.

Nicht selten vertrauen Gemeinden bei der Durchführung des operativen Winterdienstes auch auf kommunenübergreifende Kooperationen mit einer oder mehreren Nachbargemeinden. Auch hier können sich durch eine gemeinsame Betreibung eines Dienstleistungszentrums (Bauhof / Wirtschaftshof) Verbesserungen hinsichtlich der Zweckmäßigkeit, der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ergeben. Im Wesentlichen können durch eine entsprechende Restrukturierung – mehr Mitarbeiter bzw. Fahrzeuge und Geräte bei nur einem Gebäude – nicht nur betriebswirtschaftliche und organisatorische Vorteile erzielt werden, sondern auch bestehende, sich verschärfende Strukturschwächen besser bewältigt werden [ANDREAS, 2007].

Weiters ist jedoch auch ein rein gemeindeübergreifendes Fuhrparkmanagement möglich. Einen Fuhrpark für alle Einsatzzwecke zu unterhalten, ist für eine einzelne Gemeinde sehr teuer. Kooperationsprojekte zeigen, dass Einsparungspotenziale und eine Minimierung der Umweltbelastung durch geeignetes, kommunenübergreifendes Fuhrparkmanagement zu erzielen sind. So können in gemeinsam definierten Regionen beispielsweise Traktoren, LKWs, Unimogs und Geräte über die Gemeindegrenzen hinaus für verschiedene Dienstleistungen wie Winterdienst eingesetzt werden [TRUMMER, 2007].

Im Bundesland Vorarlberg findet sich sehr häufig das Modell, dass beauftragte Frächter die Hauptarbeiten des Winterdienstes durchführen, während die Werkhöfe die Neben- und Zuarbeiten erledigen.

2.4.2 Planung und Durchführung

Der Winterdienst umfasst die Gesamtheit aller Abläufe zur Sicherstellung eines möglichst reibungslosen Verkehrsablaufs trotz winterlicher Witterungseinflüsse. Daher kommen diesem neben den eigentlichen Räum- und Streuarbeiten auch planerische und organisatorische Tätigkeiten zu.

Vorbereitende Tätigkeiten

Rechtzeitig vor Beginn der Winterperiode müssen Maßnahmen ergriffen werden, die den planmäßigen Einsatz der Räum- und Streuarbeiten gewährleisten. Dazu zählen die Vorbereitung und Überprüfung von Winterdienstfahrzeugen. Dabei sollte auch die Funktionsfähigkeit der Geräte und Verbindungen systematisch kontrolliert werden. DURTH&HANKE [2004] empfehlen für einen reibungslosen Ablauf die Fertigstellung der Vorbereitungen und Überprüfungen der Fahrzeuge und Geräte bis spätestens 15. Oktober.

Neben den gerätespezifischen Überprüfungsmaßnahmen zählt die Bevorratung der Streustoffe zu den vorbereitenden Aufgaben des Winterdienstes. Dabei ist neben der Bereitstellung ausreichender Streumittelmengen auch der Planung erforderlicher Lagerkapazitäten und der rechtzeitigen Einlagerung Beachtung zu schenken. Dies erfolgt durch Abschluss von Lieferverträgen, in denen vor allem für den Bedarfsfall maximale Lieferfristen vereinbart werden sollten. Beim Einsatz von abstumpfenden Stoffen empfiehlt sich vor Winterbeginn die Entsorgung bzw. Wiederaufbereitung des aufgekehrten Streuguts über Verträge abzuklären. Des Weiteren sind vorbereitend auf den Winter auch auf Personalebene Akzente zu setzen. Regelmäßige und laufende Schulung der Einsatzkräfte stellen die Voraussetzung für effiziente Winterdiensttätigkeiten dar. Neben wichtigen Abläufen und Zusammenhängen gilt es vor Winterbeginn auch neuen Techniken und Erkenntnissen für den praktischen Winterdienst Beachtung zu schenken [DURTH&HANKE, 2004].

Zu den vorbereitenden Maßnahmen zählen außerdem die Aufstellung von Schneestangen und Schneezäunen sowie die Reinigung von Oberflächenentwässerungsanlagen [FSV, 2010].

Einsatzplanung

Im Wesentlichen sind der Einsatzzeitpunkt und der Umfang des praktischen Winterdienstes trotz Informationen über den Straßenzustand und das Wetter nur bedingt vorhersehbar. Um jedoch im Falle eines erforderlichen Einsatzes einen möglichst reibungslosen Ablauf bei hoher Effizienz mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen gewährleisten zu können, ist eine gezielte, rechtzeitige Einsatzplanung unerlässlich. Dabei umfasst eine gute Einsatzplanung nach DURTH&HANKE [2004] folgende Aufgabengebiete:

- *Planung der material- und gerätebezogenen Ressourcen*
Disposition der Streumittel unter Berücksichtigung ihrer Eigenschaften und Einteilung der Winterdienstfahrzeuge bzw. -geräte für einen möglichst gleichmäßig aufgeteilten und optimalen Einsatz entsprechend ihrer Möglichkeiten
- *Dringlichkeitsreihung*
Anhand maßgebender straßenspezifischer Kriterien wie der Verbindungsfunktion, der Verkehrsmenge (JDTV), besonderer Verkehre wie ÖPNV oder der Gefährlichkeit gewisser Streckenabschnitte sollte eine Reihung nach der Priorität der Betreuung erfolgen

- **Planung des Personaleinsatzes**
Regelung der Winterdiensteseinsatzzeiten und Bestimmung jenes Personals in Ruf- und Arbeitsbereitschaft
- **Planung der Räum- und Streurouten (Räum und Streupläne)**
Festlegung von Schleifen und Routen (Straßen, Radwege, Fußgängerübergänge, Bushaltestellen, Gehwege, öffentliche Parkplätze usw.) für jedes Winterdienstfahrzeug unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Streckennetzes mit dem Ziel Leer- und Nachladewege zu minimieren

Besonders der Routenplanung, welche nicht nur das Einsatzgebiet des Fahrzeuges, sondern die genaue Strecke und Reihenfolge vorgibt, kommt bei der Optimierung große Bedeutung zu. Während speziell bei außergewöhnlichen Situationen wie bei Staus oder Unfällen improvisiertes Handeln nicht komplett ausgeschlossen werden kann, liegt in der geschickten, systematisch abgestimmten Planung der Touren ein großes Potenzial zur Steigerung der Effizienz. Dabei gilt es jedoch eine Vielzahl von Vorgaben und Randbedingungen zu berücksichtigen, die im Wesentlichen nach netzspezifischen, betrieblichen und verkehrlichen Eigenschaften unterschieden werden können [siehe z. B. STREICHER, 2011].

Am Beginn der Einsatzplanung werden den einzelnen Wertigkeiten des Wegenetzes auch die nötigen Räum- und Streumaßnahmen zugeteilt. Spezifische Maßnahmen und Abläufe für extreme Wetterlagen und für Gefahrenstellen (Bergkuppe, Brücke etc.) sind noch zusätzlich zu definieren [siehe z. B. DURTH&HANKE, 2004].

Abbildung 4 zeigt eine Möglichkeit einer systematischen Aufarbeitung und Zusammenschau der Einzelkriterien in einem Ablaufdiagramm.



Abbildung 4: Routenplanung für den Straßenwinterdienst [nach MOLZER, 2011, S. 87-88]

Auch aus juristischer Sicht hat ein hohes Maß an Organisation eine große Bedeutung. Bei Haftungsfragen wird oftmals ein Nachweis der ordnungsgemäßen Durchführung des Winterdienstes verlangt, der über Dringlichkeits- und Einsatzpläne erbracht werden kann. In den letzten Jahren

bieten entsprechende EDV-Programme Unterstützung bei der Umsetzung dieser Thematik [z. B. FORNFELD ET AL., 2010].

Anforderungsniveaus und differenzierter Winterdienst

Beim Einsatz von Schneefall bzw. beim Eintritt von Glätte ist es grundsätzlich in keinem Betreuungsgebiet möglich bzw. wirtschaftlich, alle Verkehrsflächen sofort und gleichzeitig zu bedienen. Neben dem Sicherheitsaspekt und der bereits unter Punkt 2.2.3 angesprochenen Wirtschaftlichkeit spielt im Winterdienst auch der Umweltschutz eine bedeutende Rolle. Bei der Optimierung des Winterdienstes sollten demnach diese drei Kriterien berücksichtigt und die Mittel entsprechend eingesetzt werden. Dies wird in Anforderungsniveaus und in einer differenzierten Durchführung des Winterdienstes berücksichtigt. Das zu betreuende Netz hat nach der Dringlichkeit der Betreuung abhängig u.a. von der verkehrlichen Bedeutung eingeteilt zu werden. Üblicherweise werden daher für das gesamte Streckennetz sogenannte Umlaufzeiten vorgesehen. Diese meinen dabei jene Zeit, die Winterdienstfahrzeuge für die Betreuung der zugeteilten Schleifen, für die Rückkehr in die Straßenmeisterei oder den Einsatzstützpunkt sowie für die Vorbereitung für den nächsten Einsatz benötigen. Die maximalen Umlaufzeiten ergeben sich nach den über die Dringlichkeitsreihung bestimmten Anforderungsniveaus für die jeweilige Kategorie der Verkehrsfläche [siehe z. B. DURTH&HANKE, 2004].

Neben der Definition von Betreuungsumlaufzeiten und somit der Bestimmung des Zeitpunkts des Winterdiensteinsatzes gilt es auch nach der Art der winterlichen Erhaltungsmaßnahmen zu differenzieren. Ein bestmöglicher Kompromiss zwischen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und des Umweltschutzes kann durch unterschiedliche Betreuung der verschiedenen Verkehrsflächen (z. B. differenzierter Einsatz von Streumitteln) herbeigeführt werden. Dies bedeutet, dass je nach Straßen- und Wetterlage die mechanische Schneeräumung in unterschiedlicher Weise mit auftauenden und abstumpfenden Mitteln kombiniert wird. Dabei sind gewisse Grundlagen speziell im Hinblick auf die Umweltauswirkung (Feinstaubbelastung durch Abrieb von abstumpfenden Streumitteln bzw. Belastung von Böden, Pflanzen und Wasser durch den Eintrag von Auftausalzen) und die rechtlich-organisatorischen Rahmenbedingungen zu beachten [siehe z. B. UMWELTVERBAND VORARLBERG, 2000].

Begleittätigkeiten während der Winterperioden

Neben der eigentlichen Winterdienstbetreuung im Sinne der Schneeräumung von und Streuung auf Verkehrsflächen sind auch während der Winterperiode begleitende Maßnahmen insbesondere auf organisatorischer Ebene durchzuführen. Zumal Winterdiensttätigkeiten auch außerhalb der behördlichen Normaldienstzeiten abgewickelt werden müssen, ist dieser Tatsache über Bereitschaftsdienste Folge zu tragen, in denen vor allem Nacht- und Wochenendstunden abgedeckt werden. Die Einsatzbereitschaft hat z. B. in den Morgenstunden so früh hergestellt zu sein, dass bei winterlichen Verhältnissen der Winterdiensteinsatz bis zum Beginn der morgendlichen Frühspitze fertig ausgeführt ist [DURTH&HANKE, 2004].

Besondere Beachtung gilt es während der Wintermonate auch der rechtzeitigen und richtigen Einschätzung der Wettersituation bzw. Wetterentwicklung zu schenken. In diesem Sinne ist auf eine entsprechende Bereitstellung und Verfügbarkeit von Wetterinformationsdiensten sowie eine gute Schulung für das zuständige Personal zu achten. Zusätzlich kommt im Sinne eines späteren Nachweises von gefällten Entscheidungen und durchgeführten Einsätzen der Aufzeichnung über die Wetterentwicklung, die Informationen und die getroffenen Entscheidungen – besonders auch in jenen Fällen, wenn kein Winterdienst angeordnet worden ist – hohe Bedeutung zu. Dies ist sowohl

für den praktischen Winterdienstbetrieb von Bedeutung, da Daten für Statistiken und Verbesserungen zur Verfügung stehen, als auch zum Nachweis der Tätigkeiten gegenüber übergeordneten Stellen oder bei Haftungsfragen im Schadenfall. Seit einigen Jahren gibt es auch die Möglichkeit, Daten automatisch über unterstützende, telematische Systeme (siehe Kapitel 5.4) zu erfassen und weiterzuverarbeiten, um genauere, systematische und vom Personal unabhängige Aufzeichnungen über den Winterdiensteinsatz zu erhalten [siehe z. B. FGSV, 2010].

Abschließende Maßnahmen

Am Ende der Winterperiode sind abschließende Maßnahmen zu setzen, um im Hinblick auf die vergangene und zukünftige Winterperiode geordnete Verhältnisse übergeben zu können. Wesentliche Tätigkeiten dieser Nacharbeiten sind nach FGSV [2010] und FSV [2010] die folgenden:

- das Entfernen und die Lagerung von Schneestangen und -zäunen
- Reinigung der Verkehrsflächen und bestimmter Nachbaranlagen
- Überprüfung und Reinigung der Oberflächenentwässerungsanlagen
- Instandsetzung bzw. Wartung der Fahrzeuge, Geräte und Streumittellager

3 Rechtlich-organisatorische Rahmenbedingungen für den kommunalen Winterdienst in Vorarlberg

Der Anlass zur inhaltlichen und praktischen Auseinandersetzung für Vorarlberger Gemeinden und deren Mitarbeiter mit dem Thema Winterdienst liegt in den rechtlich-normativen Grundsätzen begründet, die den Kommunen eine allgemeine Pflicht zur Verkehrssicherung auch bei winterlichen Fahrverhältnissen auferlegen. Aufgrund der vielfältigen Aufgaben bei meist begrenztem Personalstand sind viele Gemeinden mit ihren zum Teil umfangreichen Straßen- und Wegenetzen personell allerdings nicht in der Lage alle rechtlichen Fragen im Zusammenhang mit dem Winterdienst und der Straßensicherungspflicht ausreichend und einheitlich zu beantworten. Dies führt dazu, dass der kommunale Winterdienst von einer Vielzahl von subjektiv empfundenen Unklarheiten beherrscht wird, die zu einer hohen Unsicherheit bei Einsatzkräften bezüglich der rechtmäßig korrekten Vorgehensweise führen.

Grundsätzlich haben nach dem Territorialprinzip übergeordnete Gesetzesmaterien einen höheren Stellenwert. Als Mitgliedstaat der *Europäischen Union* (im Folgenden EU) kommt in die österreichische Gesetzgebung neben der in der Bundesverfassung verankerten föderalistischen Trennung der Gesetzgebung zwischen Bund und Ländern [siehe dazu § 2 Abs 1 BV-G] noch eine zusätzliche, internationale Komponente hinzu (siehe Abbildung 5). Um jedoch allgemein gültige Aussagen treffen zu können, geben übergeordnete Gesetzesmaterien nur die prinzipielle Richtung vor, ohne meist konkrete Sachverhalte im Detail festzulegen. Dies erfolgt mit der Umsetzung auf nationaler Ebene bzw. durch Vorgaben in Regel- und Normungswerken.

In Österreich stellen zusätzlich Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) qualitätsgesicherte Mindestanforderungen in diesem Fachbereich dar. Während diese durch die Dienstanweisung des BMVIT für Bundesstraßen verbindlich sind, werden sie für den kommunalen Bereich angeregt, ohne jedoch eine rechtliche Verpflichtung zur Anwendung der RVS ableiten zu können.

Neben diesen Regelwerken repräsentieren Merkblätter und Empfehlungen aus aktuellen Forschungsprojekten den Stand der Technik. Diese technischen Standards sind notwendig, um sich von Seiten der Gerichte orientieren und eine Basis zur Auslegung der Gesetze vorfinden zu können.

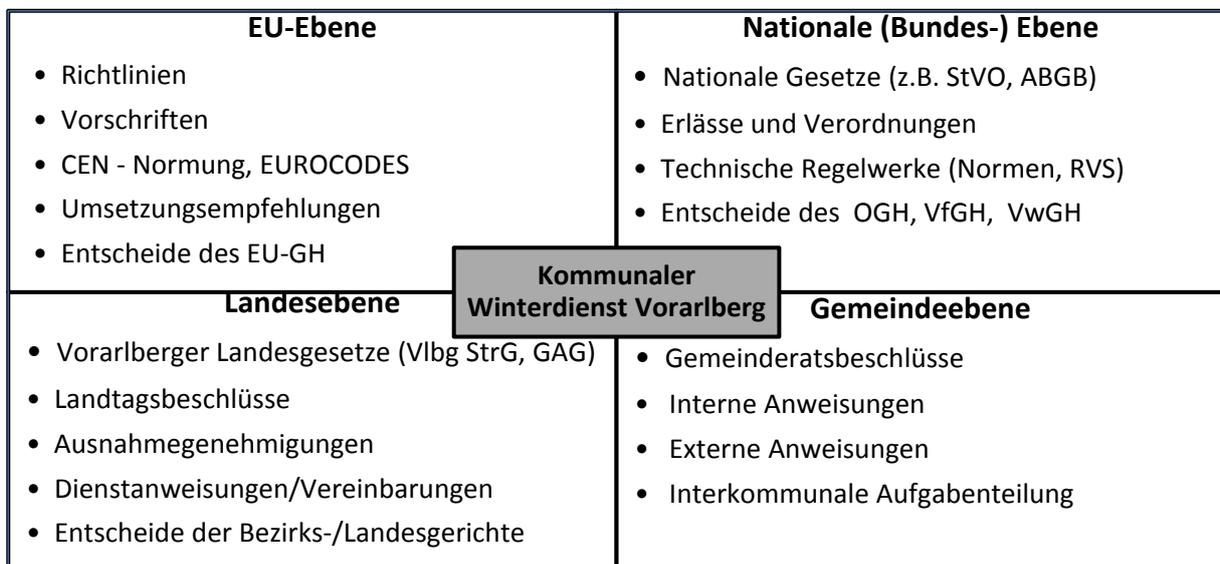


Abbildung 5: Gesetzlich-normative Ebenen des kommunalen Vorarlberger Winterdienstes

Ausgehend von der Darlegung der rechtlichen Grundlagen für Vorarlberger Gemeinden und der Beschreibung der rechtlichen Stellung dieser sollen in diesem Kapitel die einzelnen Rahmenbedingungen für den kommunalen Winterdienst aufgearbeitet werden, ohne spezifischer Judikatur dazu an dieser Stelle Beachtung zu schenken.

3.1 Grundlagen des Gemeinderechts

Die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zum Winterdienst für Vorarlberger Gemeinden ergibt sich aus den positiv-rechtlichen Vorgaben der Vorarlberger Landesgesetzgebung [z. B. WAGNER, 2006]. Aus diesem Grund werden im folgenden Abschnitt zuerst das Bundesland Vorarlberg inklusive seiner Gemeinden vorgestellt, bevor auf die Grundlagen des Gemeinderechts eingegangen wird.

Der Bundesstaat Österreich besteht aus neun Bundesländern, von denen Vorarlberg als westlichstes Land neben einer Grenze mit dem österreichischen Bundesland Tirol auch eine Grenze mit der Schweiz, mit Deutschland und mit dem Fürstentum Lichtenstein besitzt.

Durch seine *Landesverfassung* (im Folgenden VLBG LV) ist Vorarlberg sowohl als „*selbständiger Staat*“ aber auch als Teil des Bundesstaates definiert [ART 1 VLBG LV]. Landeshauptstadt Vorarlbergs ist die Stadt Bregenz.

Das Bundesland Vorarlberg gliedert sich in die vier unterschiedlich großen Verwaltungsbezirke Bludenz, Bregenz, Feldkirch und Dornbirn, die wiederum insgesamt aus 96 eigenständigen Gemeinden bestehen. Somit ist Vorarlberg mit Ausnahme der Bundeshauptstadt Wien, die zugleich auch ein eigenes Bundesland ist, jenes österreichische Bundesland mit den wenigsten eigenständigen, politischen Gemeinden (die Gesamtzahl aller österreichischer Gemeinden nach STATISTIK AUSTRIA [2011] beträgt 2.357).

Während von diesen 96 Vorarlberger Gemeinden fünf das Stadtrecht haben und elf als Marktgemeinden geführt sind, haben über 2/3 der Gemeinden weniger als 2.500 Einwohner. Nach dem AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG [2011] ist die größte Gemeinde Vorarlbergs gemessen an deren Einwohnerzahl die Bezirkshauptstadt Dornbirn mit rund 46.000 Einwohnern, die einwohnerzahlmäßig kleinste Kommune hingegen die Gemeinde Dünserberg mit 154 Einwohnern. Dabei haben im ganzen Land nach einer Bevölkerungszählung 2011 durch das AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG [2011] 372.001 Personen ihren Hauptwohnsitz und rund 22.000 Personen ihren Zweitwohnsitz. Flächenmäßig größte Gemeinde ist Gaschurn mit einem Gemeindegebiet von rund 177 km². Dagegen besitzt die flächenkleinste Kommune Röns ein Gemeindegebiet mit einer Größe von nur 1,44 km².

Gesetzlich festgelegt sind die Gemeinden und ihre Namen im *Vorarlberger Gemeindegesetz* (im Folgenden VLBG GG).

In diesem Abschnitt sollen nun die rechtlichen Grundlagen der Vorarlberger Gemeinden hinsichtlich einer Aufarbeitung der Rahmenbedingungen des kommunalen Winterdienstes beschrieben und geklärt werden.

Österreichischen Kommunen kommt ein breit gestreutes Feld an Aufgaben zu. Sie betreiben wirtschaftliche Unternehmungen und öffentliche Einrichtungen zur Befriedigung der Bedürfnisse der Gemeindebewohner und setzen die Voraussetzungen für die reibungslose Durchführung von Aktivitäten. Die Untersuchung von DRIMMEL [2002] weist einer Gemeinde mittlerer Größe über 3.000 Aufgaben zu. Die Städte und Gemeinden sind jener Lebensraum, der von den Bürgern in ihrem

Alltagsleben meist am unmittelbarsten wahrgenommen wird, denn sie schaffen nach Möglichkeit die Grundlage zur Wahrnehmung von Bildung, Ausübung von Berufen und Gestaltung der Freizeit.

Um die Pflichten und Aufgaben der Gemeinde besser nachvollziehen zu können, werden hier kurz die rechtlichen Grundlagen zur Definition der Gemeinden Vorarlbergs dargestellt. Die Rechtsgrundlagen für österreichische Gemeinden werden in den ART 115 – 120 B-VG geregelt, wobei unter dem Begriff „Gemeinde“ grundsätzlich die „Ortsgemeinde“ verstanden wird [ART 115 ABS 1 B-VG].

Nach dem österreichischen BV-G gliedert sich

„jedes Land [...] in Gemeinden. Die Gemeinde ist Gebietskörperschaft mit dem Recht auf Selbstverwaltung und zugleich Verwaltungssprengel. Jedes Grundstück muss zu einer Gemeinde gehören“, [ART 116 ABS 1 BV-G].

„Die Gemeinde ist selbständiger Wirtschaftskörper. Sie hat das Recht, innerhalb der Schranken der allgemeinen Bundes- und Landesgesetze Vermögen aller Art zu besitzen, zu erwerben und darüber zu verfügen, wirtschaftliche Unternehmungen zu betreiben sowie im Rahmen der Finanzverfassung ihren Haushalt selbständig zu führen und Abgaben auszuschreiben“, [ART 116 ABS 2 B-VG].

Nach SCHMID [2006] umfassen die Begriffe „Gebietskörperschaft“, „Selbstverwaltung“, „Verwaltungssprengel“ und „selbständiger Wirtschaftskörper“ alle hoheitlich und privatwirtschaftlichen Ordnungs-, Leistungs- und Planungsaufgaben, die den Gemeinden rechtlich gesehen zukommen. Durch ART 116 ABS 2 B-VG ist die Gemeinde eine juristische Person des öffentlichen Rechts und somit weitgehend rechtsfähig. Als selbständiger Wirtschaftskörper ist sie Trägerin privater und öffentlicher Rechte und Pflichten.

Die Landesgesetzgebung ist nach ART 115 ABS 2 B-VG soweit nicht ausdrücklich anders bestimmt zuständig für die nähere Ausführung des in den ART 115 -ART 120 festgesetzten Gemeinderechts. Dabei steht es dem Land Vorarlberg grundsätzlich frei, Bestimmungen der Gemeindeorganisation als Landesverfassungsgesetz oder als einfaches Landesgesetz zu erlassen. Daher finden grundsätzliche Bestimmungen zu den Gemeinden auch in die *Vorarlberger Landesverfassung* Eingang [siehe §73 ABS 1 VLBG LV]. Außerdem werden entsprechende Regelungen in den sogenannten Gemeindeordnungen getroffen [z. B. NEUHOFFER, 1998].

Im Bereich des Finanzwesens werden den österreichischen Gemeinden durch das *Finanzverfassungsgesetz* (im Folgenden F-VG) finanzielle Mittel von Bund und Land zur Verfügung gestellt.

Das Recht auf selbständige Haushaltsführung gemäß ART 116 ABS 2 B-VG wird grundsätzlich nicht durch das EU-Recht berührt [HELD, 2009].

3.1.1 Eigener Wirkungsbereich der Gemeinden

Die den Gemeinden bereits zuvor zugesprochene Selbstverwaltung wird über ART 118 ABS 1 B-VG eingeschränkt. Diesen umsetzend bestimmt § 74 ABS 1 VLBG LV eine Zweiteilung des Wirkungsbereiches der Gemeinden in einen eigenen und einen vom Land übertragenen. Der eigene Wirkungsbereich wird dabei definiert als

„alle Angelegenheiten, die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet sind, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden“, [ART 118 ABS 2 B-VG].

Nach HOFFER ET AL. [2009] treffen die Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich daher folgende Bestimmungen:

- Eigene Verantwortung der Gemeinde
- Frei von Weisungen
- Gültigkeit des Rechtsstaatsprinzips
- Kein Rechtsmittel außerhalb der Gemeinde

„Verletzt die Gemeinde den ihr im eigenen Wirkungsbereich auferlegten Erhaltungsstandard, so ist dies von der Aufsichtsbehörde im Rahmen der Gemeindeaufsicht relevierbar. Deren Ziel ist ja gerade die Wahrung der Gesetzmäßigkeit des Verhaltens der Gemeinde. Sofern also gesetzliche Vorgaben für das Tätigwerden der Gemeinde im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung bestehen, umfasst das Aufsichtsrecht auch die diesbezügliche Rechtmäßigkeitskontrolle“, [WAGNER, 2006, S. 1].

Vollziehendes Organ im selbständigen Wirkungsbereich der Gemeinde ist somit der Gemeindevorstand, während beim übergeordneten Wirkungsbereich der Bürgermeister das vollziehende und für die ordnungsgemäße Durchführung zuständige Organ der Gemeinde darstellt [z. B. SCHMID, 2006]

Das VLBG STRG legt fest, dass die Verwaltung (Erhaltung) der Verkehrsflächen der Gemeinden eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinde ist, die in diesen Belangen demnach eigenverantwortlich handeln. Auch das VLBG GG übernimmt diese Formulierungen des ART 119 A ABS 2 B-VG [siehe § 1 u. § 2 VLBG GG]. Diesem folgend sind auch

„die Aufgaben der Gemeinde [...] nach den Grundsätzen der Gesetzmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu besorgen. Auf den Schutz der Umwelt zur Erhaltung der Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen ist Bedacht zu nehmen“, [§ 3 VLBG GG].

3.1.2 Organe der Gemeinde

Die Gemeinde als juristische Person kann nicht selbst tätig werden, sondern benötigt dafür Organe, die in ihrem Sinne Handlungen durchführen. In ART 117 ABS 1 B-VG werden jene Organe festgelegt, die österreichische Gemeinden auf jeden Fall bestimmen müssen. Dazu zählen

- der Gemeinderat (führt in Vorarlberg den Namen „Gemeindevertretung“)
- der Gemeindevorstand (Stadtrat)
- der Bürgermeister

Zusätzlich zu diesen „Grundorganen“ kann der Landesgesetzgeber als Gemeinderechtsgesetzgeber weitere Organe für den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde einrichten. Demnach legt das VLBG GG noch folgende weitere fest:

- die Ausschüsse gemäß § 51 ABS 3 VLBG GG, die in Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereiches nach Bedarf auf Dauer oder fallweise bestellt werden können und an die im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit oder Einfachheit vom Gemeindevorstand das Beschlussrecht abgetreten werden kann
- die Berufungskommissionen

Im übertragenen Wirkungsbereich sind die Angelegenheiten hingegen vom Bürgermeister zu besorgen [ART 119 ABS 2 B-VG]. Der Landesgesetzgeber als Gemeinderechtsgesetzgeber ist an diese Festlegung gebunden und darf zur Besorgung der Angelegenheiten des übertragenen Wirkungsbereichs keine anderen Gemeindeorgane schaffen.

Gemäß ART 20 ABS 1 B-VG führen die Verwaltung der Gemeinde auf Zeit gewählte Organe, ernannte, berufsmäßige Organe oder vertraglich bestellte Organe (Vertragsbedienstete). Solange das B-VG nicht anderes ausdrücklich festlegt, steht es dem Gemeindegesetzgeber frei, welche Organe auf Zeit

gewählt werden müssen bzw. berufsmäßig zu bestellen sind. Die berufsmäßig ernannten Organe können entweder auf Lebenszeit (Beamte) oder als Vertragsbedienstete auf bestimmte oder unbestimmte Zeit ernannt werden [HELD, 2009].

3.2 Allgemeine Rechtsgrundlagen

Gesetzliche und normative Bestimmungen verpflichten Gemeinden, in ihrem Zuständigkeitsbereich als Straßenerhalter auf Verkehrsflächen Schnee zu räumen und bei Glätte zu bestreuen.

Die Vorarlberger Gemeinden sind bei der Durchführung des Winterdienstes dabei bezüglich ihrer privatwirtschaftlich zu besorgenden Erhaltungspflicht den Vorgaben der Landesgesetzgebung unterworfen (siehe dazu Kapitel 3.2.1). Den Umfang der öffentlich-rechtlichen Straßenerhaltungspflichten und die Kostentragung für Verkehrsflächen der Vorarlberger Gemeinden regelt dabei grundsätzlich das *Vorarlberger Straßengesetz* (im Folgenden VLBG STRG).

Die zivilrechtlichen Pflichten des Straßenerhalters in Bezug auf den Straßenwinterdienst ergeben sich dagegen aus der Transformation in das Privatrecht durch die an die Verletzung der Rechtsvorschriften (VLBG STRG und *Straßenverkehrsordnung* (im Folgenden StVO)) geknüpfte Schadenersatzverpflichtung und werden inhaltlich durch die zentrale Verkehrssicherungspflicht nach dem *Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch* (im Folgenden ABGB) definiert.

3.2.1 Vorarlberger Straßengesetz

Der Umfang der Straßenerhaltungspflichten der Gemeinden hinsichtlich des Winterdienstes ist nach Vorarlberger Landesrecht zu beurteilen, wonach den Gemeinden die Straßenverwaltung im eigenen Wirkungsbereich obliegt. Grundlage dafür stellt das *Vorarlberger Straßengesetz* dar, dem sich Gemeinden im Rahmen ihrer privatwirtschaftlich zu besorgenden Erhaltungspflicht unterwerfen müssen. Es besitzt als öffentlich-rechtliche Kompetenznorm Bedeutung für die Frage der Mangelhaftigkeit der Straßen (Wege) als Maßstab der zu erbringenden Betreuungsleistung. Diese landesgesetzlichen Vorgaben bilden das Mindestniveau und definieren für darüberhinausgehende Erhaltungsverpflichtungen im Sinne der Verkehrssicherungspflicht (Kapitel 3.2.2) den zivilrechtlich relevanten Halterbegriff. [MALOJER, 2011].

Straßenerhalter

Nach dem VLBG STRG sind die Gemeinden Straßenerhalter für Gemeindestraßen [§ 9 ABS 8 VLBG STRG], für Gehsteige an Gemeinde- und Landesstraßen im verbauten Gebiet, zum Teil für öffentliche Privatstraßen [§ 21 ABS 2 VLBG STRG] und Wanderwege [§ 23 ABS 1 VLBG STRG].

„Gemeindestraßen sind die von der Gemeindevertretung durch Verordnung als solche erklärten Straßen. Durch Verordnung können auch Straßenzüge zu Gemeindestraßen erklärt werden, deren Bau beabsichtigt, aber noch nicht durchgeführt ist“, [§ 9 ABS 1 VLBG STRG].

„Notwendig sind diejenigen Straßen, durch die ganzjährig bewohnte Siedlungen mit mindestens 100 Einwohnern erschlossen werden. Eine Notwendigkeit liegt nicht vor, wenn von anderer Seite für eine solche Verkehrsverbindung Vorsorge getroffen wird“, [§ 9 ABS 2 VLBG STRG].

Zudem sind nach § 10 ABS VLBG STRG die Gehsteige an Gemeinde- und Landesstraßen mangels anderer gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen von der Gemeinde zu erhalten.

„Die Gemeinde hat im verbauten Gebiet (§ 6 Abs 5) an Landesstraßen und Gemeindestraßen nach Maßgabe der finanziellen Mittel Gehsteige zu errichten, soweit es die Verhältnisse erfordern“, [§ 10 Abs 1 VLBG STRG].

„Als verbautes Gebiet gilt ein Gebiet, das in einem Flächenwidmungsplan als solches bezeichnet ist, oder mangels eines Flächenwidmungsplanes auf einer Seite oder auf beiden Seiten der Straße zusammenhängend in geschlossener oder offener Bauweise verbaut ist. Der Zusammenhang gilt bei einem Abstand von höchstens 50 m zwischen zwei Gebäuden noch nicht als unterbrochen“ [§ 6 Abs 5 VLBG STRG].

Im verbauten Gebiet haben die Eigentümer von Grundstücken, soweit ihnen dies zumutbar ist, auf ihre Kosten dafür zu sorgen, dass Gehsteige und Gehwege entlang ihrer Grundstücke von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schneeglätte und Glatteis von 07:00 Uhr bis 22:00 Uhr bestreut sind [§ 32 Abs 1 VLBG STRG]. Somit ist die Gemeinde für die winterliche Betreuung der Wege zumindest an eigenen Grundstücken unbedingt zuständig.

Die Erhalteraufgaben von öffentlichen Privatstraßen, die mit § 21 Abs 1 VLBG STRG grundsätzlich dem Eigentümer des Straßengrundes zugesprochen werden, können in Ausnahmefällen auch in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde fallen, da

„die Behörde [...] einen Straßenerhalter auf seinen Antrag von den ihm nach diesem Gesetz obliegenden Verpflichtungen ganz oder teilweise zu entbinden [hat], soweit ihn die Erfüllung dieser Verpflichtungen finanziell nicht zumutbar belastet oder wenn die Straße fast nur den Verkehrsbedürfnissen anderer dient“, [§ 21 Abs 2 VLBG STRG].

Auch Wanderwege sind unter Umständen von den Gemeinden bedingt zu betreuen, da nach [§ 23 Abs 1 VLBG STRG]

„die Eigentümer von öffentlichen Privatstraßen, die nach ihrer Art nur für den Verkehr von Fußgängern oder Tieren benützbar sind und vorwiegend dem Wandern dienen (Wanderwege), [...] zu dulden [haben], dass Gemeinden [...] diese Wege im bisherigen Umfang erhalten und an solchen Wegen Wegweiser und Markierungszeichen anbringen.“

Pflichten des Straßenerhalters

Dem Straßenerhalter kommen nach § 31 Abs 1 VLBG STRG die Pflichten zu, dass die Straßen

„nach den Erfahrungen der technischen Wissenschaften in einem solchen Zustand [so] zu erhalten [sind], dass sie unter Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften und der durch die Witterung oder Elementarereignisse geschaffenen jeweiligen Bedingungen ohne besondere Gefährdung benützt werden können.“

Der Straßenerhalter hat die öffentlichen Straßen in seinem Zuständigkeitsbereich von Schmutz und anderen Verunreinigungen sowie von Eis und Schnee zu säubern und Gefahren, besonders solche durch Schneeglätte und Glatteis zu beseitigen, soweit er diese Arbeiten im Rahmen seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit mit eigenen oder fremden Arbeitskräften und Geräten bewältigen kann. Dies hat nach den Erfahrungen der technischen Wissenschaften zu erfolgen [§ 31 Abs 2 VLBG STRG].

Dabei haben die Eigentümer oder Nutzungsberechtigten nach § 39 Abs 1c VLBG STRG der an eine öffentliche Straße grenzenden Grundstücke zu dulden, dass der von der Straße entlang ihrer Grundstücke abgeräumte Schnee auf ihren Grundstücken abgelagert wird.

Falls eine öffentliche Straße infolge ihres Zustandes nicht mehr ohne Gefahr benützbar ist, hat der Straßenerhalter unverzüglich die ihm zumutbaren Vorkehrungen zur Beseitigung der Gefahr zu

treffen, insbesondere für den Straßenbenützer nicht ohne Weiteres erkennbare Schadensstellen zu kennzeichnen und erforderlichenfalls abzusperren [§ 4 Abs 4 VLBG STRG].

Kostentragung der Straßenerhaltung

Neben den Pflichten als Erhalter von Verkehrsflächen regelt das VLBG STRG auch die Kostentragung für Straßenreinigung, Schneeräumung sowie Schneeglätte- und Glätteisbekämpfung. Diese mit der Winterdiensttätigkeit verbundenen Kosten im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden haben grundsätzlich die Gemeinden als Straßenerhalter selbst zu tragen [§ 4 Abs 5 VLBG STRG].

3.2.2 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahrnehmung des Winterdienstes, d.h. zur Räumung und Streuung der Wege, ergibt sich neben den Straßenerhaltungspflichten nach dem VLBG STRG auch aus der zivilrechtlichen Versicherungspflicht nach dem ABGB, das die heute wichtigste Kodifikation des Zivilrechts in Österreich darstellt.

Da es sich für den Bereich der Schneeräumung und Streuung durch den Straßenerhalter nicht um Akte der Hoheitsverwaltung handelt, die mit Befehls- und Zwangsgewalt verbunden sind, sondern um Privatwirtschaftsverwaltung, ist für den kommunalen Winterdienst in Haftungsfragen das ABGB anzuwenden (und nicht das *Amtshaftungsgesetz* (im Folgenden AHG)). Die Organe der Gemeinde handeln im Rahmen der Winterdiensttätigkeiten nach Grundsätzen des Privatrechtes, da sie z. B. die gleichen Funktionen erfüllen wie die Eigentümer einer Liegenschaft gegenüber Passanten [siehe z. B. LANGER, 1998].

Nach § 1295 Abs 1 ABGB ist

„jedermann [...] berechtigt, von dem Beschädiger den Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm aus Verschulden zugefügt hat, zu fordern; der Schaden mag durch Übertretung einer Vertragspflicht oder ohne Beziehung auf einen Vertrag verursacht worden sein.“

Um einen einheitlichen Haftungsmaßstab, unabhängig vom Kompetenztatbestand, festzusetzen, wurde die sogenannte Verkehrssicherungspflicht gemäß § 1319A ABGB als besondere Norm für die Wegehaftung im BGBL 416/1975 mit Wirksamkeit ab 1.1.1976 in das Haftungssystem des ABGB eingefügt:

„Wird durch den mangelhaften Zustand eines Weges ein Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt eine Sache beschädigt, so haftet derjenige für den Ersatz des Schadens, der für den ordnungsgemäßen Zustand des Weges als Halter verantwortlich ist, sofern er oder einer seiner Leute den Mangel vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet hat. Ist der Schaden bei einer unerlaubten, besonders auch widmungswidrigen, Benützung des Weges entstanden und ist die Unerlaubtheit dem Benützer entweder nach der Art des Weges oder durch entsprechende Verbotsschilder, eine Abschränkung oder eine sonstige Absperrung des Weges erkennbar gewesen, so kann sich der Geschädigte auf den mangelhaften Zustand des Weges nicht berufen“, [§1319A Abs 1 ABGB].

„Ein Weg im Sinn des Abs 1 ist eine Landfläche, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen für den Verkehr jeder Art oder für bestimmte Arten des Verkehrs benützt werden darf, auch wenn sie nur für einen eingeschränkten Benützerkreis bestimmt ist; zu einem Weg gehören auch die in seinem Zug befindlichen und dem Verkehr dienenden Anlagen, wie besonders Brücken, Stützmauern, Futtermauern, Durchlässe, Gräben und Pflanzungen. Ob der Zustand eines Weges

mangelhaft ist, richtet sich danach, was nach der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, für seine Anlage und Betreuung angemessen und zumutbar ist“, [§ 1319A Abs 2 ABGB].

„Ist der mangelhafte Zustand durch Leute des Haftpflichtigen verschuldet worden, so haften auch sie nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit“, [§ 1319A Abs 3 ABGB].

Aus diesen Ausführungen des ABGB kann abgeleitet werden, dass die Gemeinden als Halter ihrer Verkehrsflächen (siehe dazu Abschnitt 4.6) eine grundsätzliche Wegehalterpflicht trifft. Dies bedeutet, dass die Straße von jedem Benutzer (Fußgänger, Autofahrer oder anderen Verkehrsteilnehmern) zu jeder Zeit gefahrlos unter der Voraussetzung benutzbar sein muss, dass sich die jeweiligen Verkehrsteilnehmer ordnungsgemäß verhalten. Die Haftung nach § 1319A ABGB tritt demnach nur bei einer erlaubten Benutzung des Weges ein und entfällt, wenn die Unerlaubtheit (z. B. durch Hinweisschilder) erkennbar ist. Es ist daher unter Umständen die Notwendigkeit gegeben, neben der Aufstellung von entsprechenden Verkehrszeichen auch Sperrungen vorzunehmen, damit die Gefahrenquellen z. B. bei Nacht oder auch gegenüber Kindern als ausreichend gekennzeichnet angenommen werden können [ÖStB, 2000].

Dem Wegehalter obliegt die deliktische Verantwortlichkeit für Schäden an Gesundheit und Eigentum des Benutzers zu haften, die dieser durch die Mangelhaftigkeit des Weges erleidet, sofern der Mangel vorsätzlich oder grob fahrlässig verschuldet worden ist. Somit muss zusätzlich zur Rechtswidrigkeit des Verhaltens der Gemeinden auch noch ein Verschulden vorliegen (Verschuldenshaftung). Nach HARRER [2006] muss der Geschädigte bei der Wegehaftung die Haltereigenschaft und die grobe Fahrlässigkeit behaupten können und nachweisen.

Durch § 1319A ABGB wurde somit für alle Wegekategorien ein einheitlicher Haftungsmaßstab unabhängig vom Kompetenztatbestand gesetzt. Von der Verkehrssicherungspflicht miterfasst sind die im Zuge eines Weges gelegenen Brücken, Stützmauern, Durchlässe und Gräben. Dabei muss beachtet werden, dass aufgrund der unterschiedlichen Straßentypen -Hauptdurchzugsstraße bzw. kleine Nebenstraße unterschiedliche Verpflichtungen erwachsen können [HARRER, 2006].

3.2.3 Straßenverkehrsordnung

Die StVO ist ein dem öffentlichen Recht zugehöriges Bundesgesetz, das den Verkehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, d.h. auf Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benutzt werden können, für alle Verkehrsteilnehmer regelt. Sie ist eine Schutzvorschrift im Sinne des § 1311 des ABGB.

Während § 20 Abs 2 StVO die Nutzer der Straßen in die Verantwortung miteinbezieht, indem die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen anzupassen ist, ergibt sich für den Winterdienst von Seiten der Gemeinden aufgrund § 93 Abs 1 StVO ein Abgrenzungsproblem bei der Zuständigkeit für die Räum- und Streupflicht.

Nach § 93 Abs 1 StVO haben

„die Eigentümer von Liegenschaften in Ortsgebieten, ausgenommen die Eigentümer von unverbauten, land- und forstwirtschaftlich genutzten Liegenschaften, [...] dafür zu sorgen, daß die entlang der Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als 3 m vorhandenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Gehsteige und Gehwege einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Stiegenanlagen entlang der ganzen Liegenschaft in der Zeit von 6 bis 22 Uhr von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schnee und Glätteis bestreut sind. Ist ein Gehsteig (Gehweg)

nicht vorhanden, so ist der Straßenrand in der Breite von 1 m zu säubern und zu bestreuen. Die gleiche Verpflichtung trifft die Eigentümer von Verkaufshütten.“

(1a) In einer Fußgängerzone oder Wohnstraße ohne Gehsteige gilt die Verpflichtung nach Abs 1 für einen 1 m breiten Streifen entlang der Häuserfronten.

(2) Die in Abs 1 genannten Personen haben ferner dafür zu sorgen, daß Schneewächten oder Eisbildungen von den Dächern ihrer an der Straße gelegenen Gebäude bzw. Verkaufshütten entfernt werden.

(3) Durch die in den Abs 1 und 2 genannten Verrichtungen dürfen Straßenbenützer nicht gefährdet oder behindert werden; wenn nötig, sind die gefährdeten Straßenstellen abzuschranken oder sonst in geeigneter Weise zu kennzeichnen. Bei den Arbeiten ist darauf Bedacht zu nehmen, daß der Abfluß des Wassers von der Straße nicht behindert, Wasserablaufgitter und Rinnsale nicht verlegt, Sachen, insbesondere Leitungsdrähte, Oberleitungs- und Beleuchtungsanlagen nicht beschädigt und Anlagen für den Betrieb von Eisenbahnen, insbesondere von Straßenbahnen oder Oberleitungsomnibussen in ihrem Betrieb nicht gestört werden.

(4) Nach Maßgabe des Erfordernisses des Fußgängerverkehrs, sowie der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des übrigen Verkehrs hat die Behörde, sofern im Einzelfall unter den gleichen Voraussetzungen auf Antrag des nach Abs 1 oder 5 Verpflichteten nicht die Erlassung eines Bescheides in Betracht kommt, durch Verordnung

- a) die in Abs 1 bezeichneten Zeiten, in denen die dort genannten Verkehrsflächen von Schnee oder Verunreinigung gesäubert oder bestreut sein müssen, einzuschränken;*
- b) die in Abs 1 bezeichneten Verrichtungen auf bestimmte Straßenteile, insbesondere auf eine bestimmte Breite des Gehsteiges (Gehweges) oder der Straße einzuschränken;*
- c) zu bestimmen, daß auf gewissen Straßen oder Straßenteilen nicht alle in Abs 1 genannten Verrichtungen vorgenommen werden müssen;*
- d) die Vorsichtsmaßregeln näher zu bestimmen, unter denen die in Abs 1 und 2 bezeichneten Verrichtungen durchzuführen sind.*

(5) [...] Wird durch ein Rechtsgeschäft eine Verpflichtung nach Abs 1 bis 3 übertragen, so tritt in einem solchen Falle der durch das Rechtsgeschäft Verpflichtete an die Stelle des Eigentümers.

(6) Zum Ablagern von Schnee aus Häusern oder Grundstücken auf die Straße ist eine Bewilligung der Behörde erforderlich. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn das Vorhaben die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt.

Die österreichische Rechtsordnung kennt demnach im Gegensatz zu der nur indirekt aus der Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters ableitbaren Verpflichtung zum Winterdienst in § 93 StVO – und auch ausschließlich in diesem – eine dezidierte Schneeräum- und Streupflicht des Eigentümers der an einen öffentlichen Weg angrenzenden Liegenschaft. Die zivilrechtliche Haftung für die Verletzung dieser Bestimmung beruht auf der Bestimmung über die Folgen der Verletzung eines Schutzgesetzes im Sinne des § 1311 ABGB [LANGER, 1998].

Da § 93 StVO alle Anrainer im Ortsgebiet außer jene von unverbauten land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken trifft, sind Gemeinden nicht nur als Straßenerhalter, sondern als Eigentümer von Liegenschaften an angrenzenden Wegen schneeräum- und streupflichtig.

Diese Verpflichtung nach der StVO ist demnach auf einen Zeitraum zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr beschränkt, in dem Gehsteige und Gehwege (bzw. Straßen) bis zu 3 m vom Grundstück entfernt

gesäubert und bestreut werden müssen. § 93 StVO Abs 2 legt weiters eine Dachreinigungspflicht für Anrainer fest.

Die Gemeinde kann als Behörde in Ausnahmefällen durch Verordnungen bzw. im Einzelfall durch Bescheide diese Verpflichtungen der Anrainer einschränken. Für die Ablagerungen von Schnee auf Straßen ist eine Bewilligung erforderlich.

Nach § 93 Abs 5 StVO können Liegenschaftseigentümer ihre Verpflichtung an andere Personen rechtsgeschäftlich vergeben. WAGNER [2006] empfindet auch eine wechselseitige Übertragung der Winterdienstpflichten zwischen der Gemeinde als Wegehalter und den Anrainern als denkbar.

Detaillierte Ausführungen dazu sind in Kapitel 4 zu finden.

3.3 Arbeitsrechtliche Grundlagen

Einen wesentlichen Eckpfeiler eines funktionierenden Straßenwinterdienstes stellt das von Straßenmeistereien eingesetzte Personal mit ihren jeweiligen Aufgaben im Rahmen der Schneeräum- und Streupflicht dar. Ganz besondere Beachtung gilt dabei den Lenkern und Straßenarbeitern im Winterdienst. Neben einer entsprechenden Qualifikation (z. B. Ortskenntnis, Kenntnis der Straßenanlagen) und den in den vorangegangenen Kapiteln bereits erwähnten, allgemeinen, rechtlichen Grundlagen wird der kommunale Winterdienst auch maßgeblich von arbeitsrechtlichen Grundlagen beeinflusst.

3.3.1 Lenkberechtigung für das Winterdienstpersonal

Eine Grundvoraussetzung, dass Einsatzkräfte im Winterdienst aktiv Räum- und Streufahrzeuge lenken dürfen, stellt der nach dem *Führerscheingesetz* (im Folgenden FSG) geregelte Besitz der jeweiligen Lenkberechtigung dar. Dieses Bundesgesetz gilt für das Lenken von Kraftfahrzeugen und das Ziehen von Anhängern auf Straßen im öffentlichen Verkehr [§ 1 Abs 1 FSG]. Grundsätzlich kann es für das Personal im Winterdienst genügen, einen gültigen Führerschein für die Klassen C oder die Unterklasse C1 zu besitzen, der allerdings nur erteilt werden darf, wenn der Fahrer bereits im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse B ist. Für das Ziehen von Anhängern kann es mit Fahrzeugen der Klasse C (bzw. C1) auch notwendig sein, einen Führerschein der Klasse E zu haben.

Klasse	Symbol	Beschreibung	Alter
A Vorstufe		Leichtmotorräder Motorleistung max. 25 kW Verhältnis Leistung/Leergewicht max. 0,16 kW/kg	18
A		Motorräder Kraftfahrzeuge mit drei oder vier Rädern (max. 400kg)	21
B		Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als acht Plätzen (außer dem Lenkerplatz) - max. 3.500kg	17 bzw. 18
C		Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als acht Plätzen (außer dem Lenkerplatz) - über 3.500kg	18 bzw 21
C1		Kraftfahrzeuge der Klasse C mit bis zu 7.500 kg	18
D		Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Plätzen (außer dem Lenkerplatz)	21

Abbildung 6: Führerscheinklassen A – D in Österreich [ANGELER, 2012]

Klasse	Symbol	Beschreibung	Alter
B+E		Zugfahrzeuge der Klasse B mit Anhängern, die als Kombination nicht mehr von der Klasse B umfasst sind	18
C+E		Zugfahrzeuge der Klasse C und alle damit gezogenen Anhänger	21
C1+E		Zugfahrzeuge der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, max. Gesamtmasse 12.000 kg	18
D+E		Zugfahrzeuge der Klasse D mit Anhängern, die als Kombination nicht mehr von der Klasse D umfasst sind	21
F		Zugmaschinen und landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen (nur in Österreich gültig)	16 bzw. 18

Abbildung 7: Führerscheinklasse F und Kombinationen in Österreich [ANGELER, 2012]

3.3.2 Dienst- und Lenkzeiten

Nach § 58 Abs 1 StVO darf ein Fahrzeug nur jener lenken, der sich in einer körperlich und geistigen Verfassung befindet, dieses auch zu beherrschen und dementsprechend zu lenken. Dies alleine regelt jedoch nicht die einzuhaltenden Dienst- und Lenkzeiten im Straßenwinterdienst. Seit April 2007 ist die neue europäische *Lenkzeitverordnung* VO (EG) 561/2006 in Kraft, die grundsätzlich nationalem Recht vorgeht. Sie gilt jedoch nur zu einem geringen Teil für den kommunalen Winterdienst, da mit 30. Dezember 2009 die Bundesregierung die Änderung des *Kraftfahrzeuggesetzes* (im Folgenden KFG) beschlossen hat, wodurch die EU-Lenkzeitenverordnung nicht mehr für Gemeindebedienstete gültig ist.

Nach ART 13 Abs 1 VO (EG) 561/2006, in dem die Ausnahmen zu Kapitel II „Fahrpersonal, Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten“ geregelt werden, können Mitgliedsstaaten für ihr Hoheitsgebiet Abweichungen für bestimmte Fahrzeuge zulassen. Dies betrifft nach ART 13 Abs 1 h VO (EG) 561/2006 unter anderem

„Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, von den Straßenbauämtern, der Hausmüllabfuhr, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden.“

Dieser Ausführung zufolge unterscheidet § 24 Abs 2B KFG nun drei Fahrzeugkategorien im Umfang der Freistellung von der EU-Verordnung:

- Fahrzeuge, die zur Gänze freigestellt sind [§ 24 Abs 2B 1 KFG]
- Fahrzeuge, die freigestellt sind, wenn das Lenken des Fahrzeuges für den Lenker nicht die Haupttätigkeit darstellt [§ 24 Abs 2B 2 KFG]
- Fahrzeuge, die nur in Bezug auf die Lenkpausen gemäß ART 7 VO (EG) 561/2006 freigestellt sind [§ 24 Abs 2B 3 KFG]

Diese Einteilung nach dem KFG wird auch in das *Arbeitszeitgesetz* (im Folgenden AZG) indirekt übernommen, in dem die Regelungen über die *Lenker/innen-Ausnahmereverordnung* (im Folgenden L-AVO) festgeschrieben werden.

Den kommunalen Winterdienst betreffen diesbezüglich zwei Kategorien:

- Zur Gänze von der EU-Verordnung zur Regelung der Lenkzeiten sind nach § 24 Abs 2B 1D KFG Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern der Gebietskörperschaften verwendet und die von Landes- oder Gemeindebediensteten gelenkt werden.
- Freigestellt nur in Bezug auf die Fahrtunterbrechungen gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind nach § 24 Abs 2B 3D KFG Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern für den Winterdienst eingesetzt werden und nicht zur Gänze freigestellt sind.

Diese zulässigen Ausnahmeregelungen führen dazu, dass für den kommunalen Winterdienst eine Unterscheidung bei der Beurteilung der Dienst- und Lenkzeitenregelung zu treffen ist. Für Beschäftigte privater Fremdundernehmen (Frächter), die im Auftrag der Gemeinden Vorarlbergs Winterdienst versehen, gilt mit Ausnahme der Lenkpausenregelung weiterhin die VO (EG) 561/2006, die nun nach Bundesrecht (nach AZG bzw. nach der L-AVO) zu regeln ist. Gemeindebedienstete als Lenker, die zur Gänze von der EU-Verordnung freigestellt sind, werden jedoch auch vom AZG ausgenommen, da sie in einem Arbeitsverhältnis zu einer Gebietskörperschaft stehen [§ 1 Abs 2 AZG]. Unmittelbare Grundlage für diese Bediensteten der Gemeinden des Landes Vorarlberg stellen daher das *Vorarlberger Gemeindeangestelltengesetz* (im Folgenden VLBG GAG) bzw. für jene Gemeindebediensteten, für die nicht das VLBG GAG anzuwenden ist, das *Gemeindebedienstetengesetz* (im Folgenden VLBG GBEDG) dar. Bezüglich der Regelung der Arbeitszeiten, die auch für die Ausübungen des Winterdienstes auf Gemeindeebene heranzuziehen sind, übernimmt das VLBG GBEDG jene Paragraphen des VLBG GAG, sodass in weiterer Folge nur das VLBG GAG betrachtet werden muss.

Lenker im Winterdienst von Fremdundernehmen im Auftrag der Gemeinden (Frächter)

Durch VO (EG) 561/2006 werden Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und Personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern [ART 1 VO (EG) 561/2006]. Die wichtigsten Regelungen nach den ART 6 – ART 8 VO (EG) 561/2006 für Lenker im Winterdienst von Fremdundernehmen lauten:

- Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.
- Die tägliche Lenkzeit darf höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.
- Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht, die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten. Die Woche meint dabei den Zeitraum von Montag 00:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr definiert (Kalenderwoche). Auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten ist zu achten.
- Andere Arbeiten sowie Bereitschaftszeiten sind vom Fahrer festzuhalten.

Die Lenkpausen sind aufgrund § 15e Abs 1 AZG nach den Bestimmungen für Schneefahrzeuge des § 7 L-AOV zu regeln. Demnach können für

- Lenker an Tagen, an denen sie ausschließlich von Straßenbauämtern für den Winterdienst eingesetzt werden, die Lenkpausen entfallen.

Lenker im Winterdienst, die Bedienstete der Gemeinde sind

Für Bedienstete der Gemeinde, die im Straßenwinterdienst eingesetzt werden, gelten bezüglich der Dienst- und Lenkzeiten die Bestimmungen des VLBG GAG. Als Arbeitszeit wird nach § 20 Abs 1 VLBG GAG jene Zeit definiert, in der die Gemeindeangestellten Dienst zu leisten haben, einschließlich der Überstunden, Mehrstunden sowie jener Teile der Bereitschaft, während derer die

Gemeindeangestellten verpflichtet sind, ihre dienstliche Tätigkeit auszuüben, jedoch ausschließlich der Ruhepausen. Dabei beträgt die regelmäßige Arbeitszeit für eine Vollbeschäftigung 40 Stunden pro Woche [§ 20 Abs 2 VLBG GAG]. Zur Erledigung dringender Amtsgeschäfte können Gemeindeangestellte von ihren Vorgesetzten vorübergehend auch über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus zu Dienstleistungen herangezogen werden. Diese Zeit ist durch Mehrstundenvergütung abzugelten oder in Freizeit auszugleichen [§ 20 Abs 3 und 4 VLBG GAG]. Die detaillierten, wichtigsten Bestimmungen für den Winterdienst nach dem §§ 20 - 25 VLBG GAG lauten:

- An Sonn- und Feiertagen hat die Dienstleistung in der Regel zu entfallen
- Die Tagesarbeitszeit, das ist die Arbeitszeit innerhalb eines ununterbrochenen Zeitraumes von 24 Stunden, darf 13 Stunden nicht überschreiten
- Die Wochenarbeitszeit, das ist die Arbeitszeit innerhalb eines Zeitraumes von Montag bis einschließlich Sonntag, darf innerhalb eines Durchrechnungszeitraumes von 17 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten.
- Über die Höchstgrenze der Wochenarbeitszeit hinaus sind längere Arbeitszeiten nur zulässig, wenn der Gemeindeangestellte schriftlich zustimmt und seine Sicherheit und Gesundheit nicht gefährdet sind. Einem Gemeindeangestellten, der nicht bereit ist, längere Dienste zu leisten, dürfen daraus keine Nachteile entstehen. Der Dienstgeber hat aktuelle Listen über Gemeindeangestellte zu führen, die längere Dienste leisten.
- Beträgt die Gesamtdauer der Tagesarbeitszeit mehr als sechs Stunden, so ist eine Ruhepause von einer halben Stunde einzuräumen. Wenn es im Interesse der Bediensteten der Dienststelle gelegen oder dienstlich notwendig ist, können anstelle einer halbstündigen Ruhepause zwei Ruhepausen von je einer Viertelstunde oder drei Ruhepausen von je 10 Minuten eingeräumt werden.
- Nach Beendigung der Tagesarbeitszeit ist dem Gemeindeangestellten eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens elf Stunden zu gewähren (tägliche Ruhezeit).
- Dem Gemeindeangestellten ist eine ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit von mindestens 35 Stunden einschließlich der täglichen Ruhezeit zu gewähren. Diese Wochenruhezeit schließt grundsätzlich den Sonntag ein; ist dies aus wichtigen dienstlichen Gründen nicht möglich, einen anderen Tag der Woche.
- Die Arbeitszeit des Gemeindeangestellten, der regelmäßig in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr mindestens drei Stunden seiner dienstlichen Tätigkeit nachzugehen hat (Nachtarbeit), darf je 24-Stunden-Zeitraum im Durchschnitt von 14 Kalendertagen acht Stunden nicht überschreiten.
- Von all diesen Bestimmungen kann im Winterdienst als Teil der Straßenerhaltung abgewichen werden
- Bei Abweichungen sind dem Gemeindeangestellten im Anschluss an die verlängerte Arbeitszeit innerhalb einer angemessenen Frist, die 72 Stunden nicht überschreiten darf, gleichwertige Ausgleichsruhezeiten zu gewähren; ist dies in Ausnahmefällen aus objektiven Gründen nicht möglich, ist dafür Sorge zu tragen, dass unter Berücksichtigung des mit den nicht anzuwendenden Bestimmungen verbundenen Schutzzwecks ein größtmöglicher Schutz der Gesundheit und eine größtmögliche Sicherheit der Gemeindeangestellten gewährleistet ist.

3.3.3 Weisungsgebundenheit der Gemeindeangestellten und - bediensteten

Die Dienstverhältnisse der Bediensteten und Angestellten der Vorarlberger Gemeinden werden im VLBG GAG bzw. für jene Gemeindebediensteten, für die nicht das VLBG GAG anzuwenden ist, im VLBG

GBEDG begründet und gestaltet. Bezüglich der Weisungsgebundenheit verweist das VLBG GBEDG auf die einschlägigen Paragraphen des VLBG GAG, sodass diesbezüglich in weiterer Folge nur das VLBG GAG betrachtet werden muss.

Den Bestimmungen des ART 20 ABS 1 B-VG folgend sind nach § 17 ABS 1 VLBG GAG Gemeindeangestellte an die Weisungen der ihnen vorgesetzten Organe gebunden und diesen für ihre amtliche Tätigkeit verantwortlich. Dies bedeutet auch die Verpflichtung für Einsatzkräfte im Winterdienst, den Anordnungen des Vorgesetzten hinsichtlich der Arbeitsleistung und des Verhaltens im winterlichen Straßenbetrieb Folge zu leisten.

Ausnahmen von dieser Weisungsgebundenheit bestehen, wenn die Weisung entweder von einem unzuständigen Organ erteilt wird oder deren Befolgung gegen strafgesetzliche Vorschriften verstoßen würde [§ 17 ABS 1 VLBG GAG].

„Hält der Gemeindeangestellte eine Weisung eines vorgesetzten Organs aus einem anderen Grund für rechtswidrig, so hat er, wenn es sich nicht wegen Gefahr im Verzug um eine unaufschiebbare Maßnahme handelt, vor Befolgung der Weisung seine Bedenken dem Vorgesetzten mitzuteilen. Der Vorgesetzte hat eine solche Weisung schriftlich zu erteilen, widrigenfalls sie als zurückgezogen gilt“ [§ 17 ABS 2 VLBG GAG].

3.4 Rechtliche Aspekte für die Sicherheit und den Betrieb von Winterdienstgeräten

Für einen effizienten Winterdienst sind neben dem Winterdienstpersonal auch die eingesetzten Geräte und Maschinen von großer Bedeutung. Üblicherweise werden im Rahmen von Winterdienstarbeiten Lastkraftwagen, Geräteträger und Traktoren als Träger- bzw. Zugfahrzeug für Schneepflüge, Streumaschinen, Schneepflüge, Kehrgeräte und Schneeräummaschinen einzeln aber auch in Kombination eingesetzt [z. B. FSV, 2010]. Dabei sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Sicherheit und den Betrieb von Winterdienstgeräten zu beachten.

3.4.1 Visuelle und akustische Sicherheitskennzeichnung

Neben der Beachtung von fahrzeugspezifischen Anforderungen wie z. B. der Einhaltung der Aufbau Richtlinien gelten gesetzliche Anforderungen für Winterdienstgeräte. Diese werden generell durch die *europäische Maschinenrichtlinie RL 2006/42/EG* festgelegt, die in Österreich ihre Umsetzung in der *Maschinen-Sicherheitsverordnung* (im Folgenden MSV) findet.

Ab 1. Januar 1995 dürfen Maschinen demnach innerhalb der EU nur noch in Verkehr gebracht werden, wenn sie gemäß § 16 MSV eine CE-Kennzeichnung tragen. Neben den grundlegenden Sicherheitsanforderungen (Abschnitt III MSV) sind für den Winterdienst nach Anhang 3 MSV die Vorschriften nach der harmonisierten europäischen Norm der *ÖNORM EN 13021: Maschinen für den Winterdienst – Sicherheitsanforderungen* einzuhalten. Die Einhaltung dieser Norm richtet sich jedoch in erster Linie an die Hersteller.

Nach der *Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung* (im Folgenden KDV) haben Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend für den Straßenbetrieb nach § 27 Abs 1 StVO vorgesehen sind, im Sinne von Schneeräum- und Streuarbeiten speziell gebaut und ausgerüstet sind, im Rahmen von Arbeitsfahrten gelb-rote Warndrehleuchten als Hinweis auf etwaige Gefahren bzw. zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsteilnehmer aufzuweisen. Sofern die Geräte nicht ausschließlich

oder vorwiegend auf beleuchteten Straßenzügen eingesetzt werden, sind zusätzlich Scheinwerfer zur ausreichenden Ausleuchtung der zu räumenden Verkehrsflächen erforderlich [§ 17 KDV]. Nach § 2B KDV müssen LKW und gezogene Anhänger auch mit gelb-rot reflektierenden Warntafeln ausgestattet sein. Es wird in Österreich gemäß § 102 Abs 10a KFG eine Tafel als ausreichend erachtet. Kraftfahrzeuge über 3,5 t müssen nach § 18 Abs 8 KDV mit einer akustischen Vorrichtung für Rückwärtsfahrten ausgerüstet zu sein. Im Zeitraum von 22:00 – 05:00 ist es möglich, die akustische Warneinrichtung gemäß § 18 Abs 8 KDV durch automatisches Einschalten der Alarmblinkanlage zu ersetzen.

Weiters gibt es Kennzeichnungstafeln bezüglich des Lärms, die die Einhaltung der Lärmvorschriften (Dämmung, entsprechende Bereifung) nach § 8B KDV bestätigen. Eine runde, grün-weiße Tafel mit der Aufschrift „L“ kennzeichnet dabei ein genehmigtes, lärmarmes Fahrzeug.

3.4.2 Routengenehmigung

Fahrzeuge, die im Winterdienst eingesetzt werden, überschreiten oftmals vorgegebene Maximalbreiten und das zulässige Höchstgewicht. Nach § 4 Abs 6 KFG sind die maximal zulässigen Abmessungen und Gesamtgewichte auf die Werte nach Tabelle 1 begrenzt. Durch eine Gesetzesänderung im Kraftfahrzeuggesetz herrscht bezüglich der maximalen Fahrzeugbreite jedoch eine Ausnahmestimmung für Schneeräumfahrzeuge mit angebautem Schneeräumgerät. Nach § 53A KDV werden Anbringungsteile wie Schneepflug, Streuer usw. der Ladung zugerechnet und Einsatzfahrzeuge mit einer Transportbreite bis zu 3,5 m keinerlei Genehmigungspflicht unterstellt.

Tabelle 1: Höchstzulässiges Gesamtgewicht für genehmigungsbefreite Winterdienstfahrzeuge

Zulässiges Gesamtgewicht	Abmessungen
18 t mit zwei Achsen	Größte Höhe: 4 m
25 t mit drei Achsen	Größte Breite: 2,55 m
	Größte Breite nach § 53a KDV: 3,5 m

Winterdienstfahrzeuge, die diese Höchstgrenzen nach § 4 Abs 6 KFG oder § 53A KDV überschreiten, benötigen somit eine Routengenehmigung nach § 39 KFG. Neben dem im Fahrzeug stets mitgeführten Bescheid muss gemäß § 39 KFG auf dem Fahrzeug vorne und hinten eine runde, gelbe Tafel mit dem Aufdruck „R“ (Routentafel) angebracht sein.

3.4.3 Kontrollgerät – Fahrtenschreiber

Ähnlich den Bestimmungen zu den Dienst- und Lenkzeiten (siehe 3.3.2) traten mit 01.01.2010 Änderungen in der *Fahrtenbuchverordnung* (im Folgenden FAHRTBV) in Kraft. Mit diesen Novellen werden die von der EU-Verordnung VO (EG) 561/2006 ermöglichten, nationalen Ausnahmeregelungen bestimmter Fahrzeugkategorien von den EU-Vorschriften vereinheitlicht und transparenter dargestellt sowie gewisse Fahrzeuge von der Kontrollpflicht freigestellt.

Grundsätzlich müssen Kraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 t Eigenmasse seit 1994 mit einem EU-Kontrollgerät (Fahrtenschreiber) ausgestattet sein.

Für die Fahrzeuge des Winterdienstes auf Gemeindeebene treten dabei allerdings die gleichen Ausnahmeregelungen ein, wie sie für die Dienst- und Lenkzeiten unter Kapitel 3.3.2 gelten. Somit sind Fahrzeuge im Einsatz der Straßenbauämter der Gebietskörperschaften nach § 24 Abs 2b 1d KFG gänzlich von der Kontrollgerätspflicht befreit, wenn der Lenker Gemeindebediensteter ist.

Nicht freigestellt von der VO (EG) 3821/85 und daher ab 1.1.2010 kontrollgerätpflichtig sind Fahrzeuge im Einsatz der Straßenbauämter, deren Lenker nicht Gemeindebedienstete (oder Landesbediensteter) sind. Somit fällt diesen Fahrzeugen die EU-Kontrollgerätpflicht zu, bei der es zwei verschiedene Kontrollgeräte zu unterscheiden gibt [WKO, 2011]:

- *analoge Kontrollgeräte (Fahrtenschreiber)*
Eine Diagrammscheibe (Tachoscheibe) gibt Auskunft über den Fahrer, die Lenkzeit, Fahrtunterbrechungen usw. und ist vor Fahrtantritt bei Stillstand des Fahrzeuges von dem Fahrer auszufüllen.
- *digitale Kontrollgeräte*
Im Gerät werden relevante Daten wie Fahrzeiten, Fahrtunterbrechungen elektronisch im Gerät und auf einer Fahrerkarte aufgezeichnet. Alle seit 1. Mai 2006 erstmals zum Verkehr zugelassen LKW über 3,5 t müssen – sofern keine Freistellung von der Ausrüstungspflicht besteht – mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein, wobei ein schon bisher eingebautes, analoges Kontrollgerät nicht auf ein digitales umgerüstet werden muss.

Nach § 103 Abs 4 KFG sind die beschriebenen Diagrammscheiben und die heruntergeladenen Daten bei digitalen Kontrollgeräten für mindestens zwei Jahre in der Dienststelle aufzubewahren.

Aufgrund der Verjährungsfrist von drei Jahren nach § 1489 ABGB sollten Daten von Kontrollgeräten jedoch im Sinne von Schadenersatzansprüchen auch über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen von zwei Jahren hinaus bereitgehalten werden.

3.5 Der „Stand der Technik“ als Rahmenbedingung

Die in den Abschnitten zuvor beschriebenen, rechtlichen Grundlagen legen den Gemeinden Vorarlbergs grundsätzlich eine gesetzliche Schneeräum- und Streupflicht auf. Die Festlegungen sind jedoch nur sehr allgemein formuliert, detaillierte Angaben zu vorgeschriebenen Maßnahmen und Arbeiten nicht zu finden.

Im Gegensatz dazu ergeben sich aus Forschungsarbeiten und der Erfahrung von Experten und Fachleuten detaillierte Erkenntnisse und Empfehlungen, die als anerkannte Regeln der Technik („Stand der Technik“) im Hinblick auf die Organisation und Durchführung des Winterdienstes Eingang in Normungswerke, RVS oder Merkblätter bzw. Leitfäden finden.

Diese Regelwerke haben grundsätzlich den Charakter von freien, nicht verbindlichen Empfehlungen, deren Beachtung und Anwendung grundsätzlich jedermann selbst überlassen ist. Diese Werke können jedoch durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften eines Gesetz- oder Ordnungsgebers oder auch durch Vereinbarungen in Verträgen verbindlich werden. Häufig werden sie für die Ausfüllung unbestimmter Rechtsbegriffe herangezogen, wodurch ihnen eine rechtliche Bedeutung zukommt.

Technische Normung erfolgt in den letzten Jahren zumeist harmonisiert auf europäischer Ebene beim Norminstitut CEN, das einen Zusammenschluss von 29 europäischen Ländern (inkl. Nicht EU-Staaten wie Norwegen, Schweiz usw.) darstellt. Die nationalen Interessen werden dabei von den nationalen Norminstituten, für Österreich vom Österreichischen Normungsinstitut ÖN in Wien, vertreten.

Mit der Zustimmung zur europäischen Norm muss diese in Österreich als nationale Norm (ÖNORM EN) unverändert übernommen und entgegenstehende, nationale Normen zurückgezogen werden.

Ziel in Bezug auf den Winterdienst ist dabei die Stärkung des europaweiten Wettbewerbs und Marktes durch Festlegung vereinheitlichter Anforderungen.

Im Jahr 2001 wurde ein erstes europäisches Normungsprojekt für den Straßenbetrieb initiiert – seit 2007 besteht die erste europäische (und somit automatisch auch nationale) Norm für den Winterdienst. Tabelle 2 listet relevante Normen für den Winterdienst nach deren Namen und Bezeichnung.

Tabelle 2: Normen mit Relevanz für den Straßenwinterdienst

Namen	Bezeichnung
Maschinen für den Winterdienst - Sicherheitsanforderungen	ÖNORM EN 13021
Maschinen für den Straßenbetriebsdienst, Sicherheitsanforderungen	ÖNORM EN 13524
Terminologie – Begriffe zum Winterdienst	ÖNORM EN 15144
Winterdienstausrüstung – Schneepflüge	ÖNORM EN 15583
Winterdienstausrüstung – Streumaschinen	ÖNORM EN 15597
Straßen-Wetter-Informationssysteme	ÖNORM EN 15518
Winterdienst- und Straßenbetriebsdienstausstattung - Datenerfassung und -übertragung - Teil 1: Datenerfassung im Fahrzeug	ÖNORM EN 15430-1
Winterdienst- und Straßenbetriebsdienstausstattung – Datenerfassung und -übertragung –Teil 2: Protokoll für den Datentransfer zwischen dem Informationsanbieter-Server und dem Client Anwenderserver	ÖNR CEN/TS 15430-2
Schneeräummaschinen mit rotierenden Werkzeugen – Spezifikation und Räumleistung	ÖNORM EN 15906

Neben den Normungswerken finden sich in Österreich qualitätsgesicherte Regeln, Erfordernisse und Empfehlungen für den Betrieb und die Durchführung des Straßenwinterdienstes in den *Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen* (im Folgenden RVS), die von Experten aus Theorie und Praxis der *Forschungsgesellschaft Straße – Scheine – Verkehr* (im Folgenden FSV) erstellt werden. Die RVS dienen dabei als Hilfestellung bei Planung, Bau und Betrieb von Straßeninfrastruktur, deren Festlegungen den Stand der Technik darstellen und von den einzelnen Beteiligten herangezogen werden können. Die getroffenen und festgehaltenen Bestimmungen gewährleisten ein einheitliches Sicherheits- und Qualitätsniveau [FSV, 2012].

Während die RVS durch die Dienstanweisung des BMVIT für Bundesstraßen verbindlich sind, werden sie außerhalb des Bundesstraßenbereiches zwar angeregt, ohne jedoch auf kommunaler Ebene eine rechtliche Verpflichtung zur Anwendung dieser ableiten zu können. Bei der Beurteilung von Haftungsfragen orientieren sich Gerichte allerdings an technischen Standards (dem „Stand der Technik“), wodurch diesen Werken auch auf Gemeindeebene trotz einer grundsätzlichen Unverbindlichkeit eine bedeutende, rechtliche Rolle zukommt. Jeder Gemeinde steht es dabei frei, mit Gemeinderatsbeschluss diese Richtlinien freiwillig anzuwenden.

Mit der Winterdienstrichtlinie RVS 12.04.12 [FSV, 2010] gibt es seit 2011 erstmals auch für Gemeindestraßen einheitliche Regeln für den Winterdienst. In dieser Richtlinie werden dabei verbindliche Winterdienstkategorien für Gemeindestraßen definiert, wodurch ein Mindeststandard für die Durchführung von Räum- und Streumaßnahmen für alle Gemeindestraßen Österreichs festgelegt wird. Weitere winterdienstspezifische RVS sind Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3: RVS mit Relevanz für den Straßenwinterdienst

Namen	Bezeichnung
Verkehrsführung, Leiteinrichtungen, Schneestangen, Ausbildung und Anforderungen	RVS 05.02.41
Verkehrsführung, Leiteinrichtungen, Schneestangen, Ausbildung und Aufstellung	RVS 05.02.42
Einheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen und Geräten	RVS 12.02.11
Hydraulikanlagen in Winterdienstkraftwagen	RVS 12.02.21
Vorbauplatte für Winterdienst-Lastkraftwagen -	RVS 12.02.22
Winterdienst: Allgemeines	RVS 12.04.11
Schneeräumung und Streuung	RVS 12.04.12
Vorbeugende Maßnahmen gegen Schneeverwehungen	RVS 12.04.13
Glatteisfrühwarnanlagen und Straßenwetterinformationssysteme	RVS 12.04.14
Minimierung von Umweltauswirkungen beim Einsatz von Streumittel im Winterdienst	RVS 12.04.15
Streumittel	RVS 12.04.16
Einweisungsunterlagen für das Winterdienstpersonal	RVS 14.02.16
Ergänzende Einweisungsunterlagen für das Winterdienstpersonal	RVS Arbeitspapier 21

Zusätzlich zu Normen und RVS können wissenschaftliche Ergebnisse und Erkenntnisse aus aktuellen Forschungsprojekten als unverbindliche Empfehlungen gewonnen werden. Ziel dieser ist es, aus wissenschaftlichen Untersuchungen Informationen zu gewinnen, um die Sicherheit bei winterlichen Fahrverhältnissen zu erhöhen, sowie die Effizienz des Winterdienstes und der Vorgänge von Straßenerhaltern zu steigern.

Neben einer europäischen Initiative, dem Projekt COST 344 [BURTWELL, 2002], bei dem eine Verbesserung der Methoden bezüglich effizienter Beseitigung von Schnee und Eis unter verschiedenen Klimabedingungen angestrebt wird, stellt das österreichweite Forschungsprojekt „Optimierung der Feuchtsalzstreuung“ [HOFFMANN ET AL., 2011] die neuesten Erkenntnisse dar. Der daraus entstandene Leitfaden bündelt die gewonnenen, wissenschaftlichen Erkenntnisse mit praktischen Erfahrungen und richtet sich in erster Linie an Straßenmeister.

Tabelle 4: Empfehlungen, Leitfäden und Forschungsprojekte mit Relevanz für den Straßenwinterdienst

COST 344 - Improvements to Snow and Ice Control on European Roads and Bridges
COST 353 - New Developments for Winter Service on European Roads
Optimierung der Feuchtsalzstreuung bzw. Leitfaden Winterdienst

In diesem Abschnitt werden anhand der aufgelisteten, einschlägigen, für den Vorarlberger Winterdienst relevanten Regelwerke die wichtigsten Erfordernisse und Bestimmungen aufgearbeitet und strukturiert erläutert.

3.5.1 Anforderungsniveaus für unterschiedliche Winterdienstkategorien

Die Schneeräumung und Streuung verfolgt gemäß FSV [2010] die Ziele, die Befahrbarkeit der Verkehrsflächen nach Neuschneefällen und Schneeverwehungen zu gewährleisten, die Behinderung der Benützung möglichst gering zu halten, die Verkehrssicherheit aufrecht zu erhalten und die Kosten, Wirkungen und somit die Wirtschaftlichkeit der gesetzten Maßnahmen zu berücksichtigen. In

Anlehnung an einen angestrebten Kompromiss werden für den Winterdienst bestimmte Anforderungsniveaus – eine Art Dringlichkeits- bzw. Prioritätenreihung – in sogenannten Winterdienstkategorien geregelt, die für den kommunalen Winterdienst (urbanen Bereich) einen Mindeststandard für bestimmte Betreuungsanforderungen nach der Art der Beeinträchtigung der Witterung festlegen. Die Gemeinden können diese Betreuungsanforderungen nach FSV [2010] mit Gemeinderatsbeschluss freiwillig anwenden, ohne dazu auf kommunaler Ebene rechtlich verpflichtet zu sein.

Eine maßgebende Einflussgröße für die Zuordnung von urbanen Verkehrsanlagen in Winterdienstkategorien stellt dabei die Verkehrsstärke [JDTV in KFZ/24 h] dar. Aber auch sonstige Einflussgrößen wie Tourismus, Freiland, Ortsgebiet, behördliche Anordnungen usw. während der Winterperiode sind auf Gemeindeebene bei der Zuordnung zu einer bestimmten Betreuungskategorie zu beachten.

Es werden dabei nach Prioritäten geordnet folgende sieben Winterdienstkategorien P1 bis P7 für Städte und Gemeinden unterschieden:

- P1 – innerstädtische Hauptverkehrsstraßen, Einfahrtsstraßen, Straßen mit Linien/Straßenbahn, Zufahrten zu öffentlichen Krankenhäusern und Feuerwehr
- P2 – Straßen mit untergeordneter Verkehrsbedeutung, Zubringerstraßen in Siedlungs- und Gewerbegebieten, Bergstraßen
- P3 – Straßen mit untergeordneter Verkehrsbedeutung, Gemeindestraßen mit ländlichem Charakter (Güter- und Verbindungswege, Zufahrtsstraßen etc.)
- P4 – Getrennt geführte Radwege als Verbindung von Ortsteilen bzw. mit Bedeutung für den Berufs-/Schulverkehr
- P5 – Getrennt geführte Radwege als Verbindung mit einer örtlichen Erschließungsfunktion bzw. Freizeitverkehr
- P6 – Ausgewiesene Gehwege, Fußgängerzonen, Einkaufsstraßen, Schulwege, Wege im Bereich von Krankenhäusern und ähnliche Einrichtungen, Haltestellen vom ÖV soweit diese im Aufgabenbereich der Kommune liegen
- P7 – Parkplätze, Abstellflächen, Parkwege, sonstige Verkehrsflächen

Für diese Winterdienstkategorien werden abhängig vom Witterungsfall grundsätzliche Anforderungsniveaus an den Straßenwinterdienst bestimmt. Dabei wird auch festgeschrieben, dass nicht bei jeder Wetterlage mit reibungslosen Verkehrsverhältnissen gerechnet werden kann und die Anforderungen an die Durchführung und Abwicklung des Winterdienstes aufgrund der Ressourcen und der Wirtschaftlichkeit Grenzen kennt. Grundsätzlich wird der Betreuungsumfang in FSV [2010] abhängig von den folgenden vier Witterungsfällen F1 – F4 betrachtet:

- F1: Leichte Schneefälle, auch in Verbindung mit Glätte durch Temperaturwechsel, Reifglätte, leichte Verwehungen
- F2: Starke Schneefälle, Schneeverwehungen
- F3: Extremes Glatteis (z. B. Eisregen, gefrierender Regen)
- F4: Lang anhaltende Schneefälle, länger als zwei Tage durchgehender, starker Schneefall verbunden mit Schneeverwehungen und Eisglätte, ggf. auch Lawinenabgänge

Für die einzelnen Winterdienstkategorien werden nun abhängig von den Witterungsfällen F1-F4 Mindestanforderungen für die praktische Durchführung definiert. Dazu zählen:

- die Beschreibung der angestrebten Verkehrsverhältnisse
- die Art der Winterdienstbetreuung

- maximale erlaubte Schneehöhen
- die maximalen Umlaufzeiten eines Winterdiensteinsatzes
- die einzusetzenden Streumittel
- und der Zustand nach erfolgreicher Betreuung der Verkehrsfläche.

Die Empfehlungen der Richtlinien sind als Mindestanforderungen zu verstehen. Die tatsächlichen Erfordernisse in einer Gemeinde ergeben sich aus der praktischen Erfahrung bezüglich des realen Verkehrsbedürfnisses, der geografischen Lage und aus der Linienführung einer Straße.

Die detaillierten Bestimmungen zu den einzelnen Winterkategorien nach FSV [2010] können dem Anhang C entnommen werden.

3.5.2 Organisation und Abwicklung

Die personelle Einsatzplanung, die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten sowie die Erstellung von Organisationsplänen in Österreich werden in FSV [2010] sowie in FSV [2011A] geregelt. So ist für die Durchführung des Straßenwinterdienstes innerhalb eines festgelegten Betreuungsbereiches (z. B. Straßenmeisterei) ein Einsatzleiter (z. B. Straßenmeister) zu bestimmen, der dafür verantwortlich ist, dass das vorhandene Personal im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und Richtlinien mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Gerätschaft einen möglichst effizienten und effektiven Winterdienst leistet. Dafür sind von Seiten des Einsatzleiters vor Beginn des Winters rechtzeitige Einsatzbereitschaft und eine bedarfsgerechte Einsatzstärke sicherzustellen.

Diese ordnungsgemäße Verfügbarkeit der Winterdiensteinsatzkräfte hat in Dienstplänen festgehalten zu werden, aus denen die erforderliche Einsatzbereitschaft wie Rufbereitschaft, Telefonlisten usw. hervorgeht. Für außerordentliche Situationen (z. B. außergewöhnliche Witterungssituation, Krankheitsfälle usw.) sind im Voraus Alternativen einzuplanen. Aufgrund von detaillierten Bewertungen der Verkehrsflächen sind jene Abschnitte zu bestimmen, für die spezielle Alarm- und Notfallpläne auszuarbeiten sind und folgende Maßnahmen beinhalten können:

- Setzung polizeilicher Verkehrsmaßnahmen wie Teil- bzw. Vollsperrungen, Umleitungen, Aufstellen von Verkehrszeichen, Kettenpflicht usw.
- Festlegung des Alarm- und Notfalleinsatzstabes und der Einsatzleitung
- Verstärkte Kontrolltätigkeiten und Lageinformation
- Unterstützung durch andere Einsatzorganisationen wie Rettung, Feuerwehr oder Abschleppdienste

In übergeordneten Winterdienstzentralen können umfassende Winterdienst-Managementsysteme aufgebaut werden, die Einsätze anhand vorhandener Daten und Informationen im Sinne einer Optimierung der Winterdienstressourcen koordinieren. In jedem Fall hat der Einsatzleiter jedoch die Einsatzpläne mit der übergeordneten Dienststelle zur Vermeidung von Konfliktpunkten und zeitlich bzw. qualitätsmäßigen Unterschiedlichkeiten der Straßenbetreuung mit benachbarten Betreuungsbereichen abzusprechen. Können Streckenabschnitte des eigenen Betreuungsgebietes nicht selbständig betreut werden, sollten unter Beachtung der § 1313a und § 1315 ABGB rechtzeitig Vereinbarungen mit Dritten getroffen werden.

Für die praktischen Tätigkeiten im Rahmen des Winterdienstes speziell für die Besetzung von Fahrzeugen ist auf die angemessene Qualifikation des Personals zu achten. Diese umfasst sowohl ausreichende Ortskenntnis als auch die Kenntnis von straßenspezifischen Besonderheiten (z. B. Engstellen, Einlaufstellen, Einbauten usw.). Zusätzlich ist das Winterdienstpersonal in angemessener

Form zu unterweisen, wobei auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Besonderheiten und Gefahren im Rahmen der Schneeräumung und Streuung sowie gerätespezifische Erfordernisse einzugehen ist.

Räum-, Streu- und Kontrollplan

Für jeden Betreuungsbereich sollte ein Räumplan aufgestellt und die Schnittstellen an den Betreuungsgrenzen abgestimmt werden. Grundlage dafür sind die Betreuungsanforderungen nach den jeweiligen Winterdienstkategorien (siehe Kapitel 3.5.1), aus denen die Mindestzahl an Umläufen hervorgeht. Bei der Erstellung ist weiters auf eine möglichst geringe Anzahl an Leerfahrten zu achten. Ähnlich dem Räumplan ist für den jeweiligen Betreuungsbereich unter Beachtung der Grenzen zu Nachbargebieten ein Streuplan aufzustellen, in dem jedem Fahrzeug eine Streustrecke zuzuteilen ist. Die Grundlage für den Streuplan stellt auch hier das Anforderungsniveau der Winterdienstbetreuung dar, das in den Winterdienstkategorien festgehalten ist. Besondere Beachtung bei der Erstellung gilt es den Nachlademöglichkeiten zu schenken, bei denen Streugeräte neue Streumittel aufnehmen können.

Geeignete Rechenmodelle unterstützen die Optimierung der Routenplanung insbesondere bei flächenhaft verteiltem Straßennetz. Räum- und Streupläne können nach NEUHOLD [2011] dabei schriftlich oder graphisch, gegebenenfalls auch mit einem Computerprogramm, erstellt werden. Die Einhaltung der Pläne ist in jedem Fall sicherzustellen.

Neben einem festgelegten Räum- und Streuplan hat ferner auch ein Kontrollplan für das gesamte Betreuungsgebiet erstellt zu werden. Die Intensität der Kontrollfahrten, die auch in Kombination mit Streumaßnahmen durchgeführt werden können, erfolgt in Abstimmung mit den Festlegungen der Winterdienstkategorien und der Wetterlage und ist zu dokumentieren. Besonderes Augenmerk gilt es auf kritische Stellen wie Brücken, exponierte Lagen, Industrieschneebereiche etc. zu legen.

3.5.3 Streuempfehlungen

Unter Berücksichtigung der Fragen, ab welchem Zeitpunkt, welche Art von Streumittel und welche Menge gestreut werden soll, können standardisierte Streuempfehlungen für das Winterdienstpersonal gegeben werden. Die wichtigsten und aktuellsten Grundsätze des Einsatzes von Streusalz werden für Österreich durch HOFFMANN ET AL. [2011A] dargestellt:

- Aufgrund wirtschaftlicher Aspekte (Geräte- und Personalkosten) liegt die Minimalstreumenge bei 5 g/m^2 , alles darunter ist auch nicht wirksam.
- Es gilt der Grundsatz nur so viel Salz auszubringen, wie tatsächlich notwendig ist. Zuviel Salz kann unter Umständen sogar zu Glatteisbildung führen bzw. bewirkt zumindest keine Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Es wird empfohlen die Streufahrten zeitlich so anzuordnen, dass eine präventives Streuen (ca. $5 - 10 \text{ g/m}^2$ max. 1 - 2 h vor Niederschlag) vor Beginn eines Niederschlagsereignisses möglich ist.
- Selbst bei einer Aufbringung der Maximalstreumenge von 40 g/m^2 Streusalz kann nur eine begrenzte Menge an Schnee getaut werden; bei einer Fahrbahntemperatur von $-1,5^\circ\text{C}$ z.B. max. 1 cm Schnee im Streuumlauf.
- Liegt die Schneefallmenge darüber, kann eine schneefreie Fahrbahn bei anhaltenden Schneefällen theoretisch nicht erzielt werden. Hier empfiehlt sich durch Räumen und Ausbringen einer geringeren Streumenge von $10 - 15 \text{ g/m}^2$, ein Anfrieren des Schnees auf der Fahrbahn zu verhindern und somit eine später angeordnete Räumung zu erleichtern.

- Festgefahrener Schnee bzw. Eis auf der Fahrbahn kann rein durch Ausbringen von Streusalz nicht ausreichend schnell entfernt werden. Die Beseitigung erfolgt daher zusätzlich mechanisch.
- Die meisten kritischen Fahrbahnsituationen wie eine Schneefahrbahn kann der Autofahrer erkennen und hat sein Fahrverhalten nach § 20 STVO entsprechend anzupassen.

Anhand typischer, unterschiedlicher Fahrbahn- und Wettersituationen geben HOFFMANN ET AL. [2011A] Streuempfehlungen, die dem Anhang B entnommen werden können. Unabhängig von diesen ist bei Fahrbahntemperaturen $< 0^{\circ}\text{C}$ unmittelbar vor Einsetzen eines Niederschlags ein präventiver Streuenumlauf von 5 g/m^2 bis 10 g/m^2 durchzuführen.

Streuempfehlungen nach HOFFMANN ET AL. [2011, S. 20]:

- *Trockene Fahrbahn*
Bei trockener Fahrbahn ohne Niederschlag ist auch bei Minusgraden keine Streuung erforderlich. Wird eine Reifbildung erwartet, so ist eine präventive Streuung zwischen 02.00 - 04.00 Uhr von 5 g/m^2 bis 10 g/m^2 erforderlich.
- *Nasse Fahrbahn*
Sofern die Fahrbahntemperatur im Tagesverlauf keine Minusgrade aufweist ist keine Streuung erforderlich (Kein Frost). Besteht die Gefahr von Minusgraden, so ist eine entsprechende Streumenge gemäß den nachstehenden Tabellen zeitgerecht auszubringen.
- *Schnee neben Rollspur*
Sind keine weiteren Schneefälle unmittelbar zu erwarten, ist vollständig zu Räumen und durch gleichzeitiges Streuen sicherzustellen, dass kein Restschnee auf der Fahrbahn verbleibt. Bei weiteren Schneefällen $< 0,5 \text{ mm}$ innerhalb der Umlaufzeit ist bis zum Ende des Niederschlages gemäß nachfolgender Tabellen zu streuen. Bei Schneefällen $> 0,5 \text{ mm}$ innerhalb der Umlaufzeit sind höhere Streumengen als 20 g/m^2 unmittelbar nach dem Räumen nicht mehr zielführend (Verhinderung Anfrieren).
- *Schnee in Rollspur*
Für Schnee in der Rollspur ist gleich wie bei Schnee neben der Rollspur zu verfahren. Der nach Abklingen der Schneefälle trotz Räumdung in den Spurrillen verbleibende Restschnee ist durch erhöhten Salzeinsatz zu beseitigen, um Anfrieren zu verhindern.
- *Eisglätte auf der Fahrbahn*
Eine Eisglätte auf der Fahrbahn ist mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu vermeiden. Tritt sie dennoch auf, ist der betreffende Abschnitt zu sperren und so lange auf dem gesperrten Abschnitt zu streuen, bis die Eisflächen zuverlässig entfernt wurden.

Die genauen Streuempfehlungen mit Beispielbildern, Fahrbahnzuständen und detaillierten Winterdienstempfehlungen können dem Anhang B entnommen werden:

3.5.4 Dokumentation und Protokollierung

Ein wesentlicher Punkt bei der Durchführung des Winterdienstes ist eine nachvollziehbare Dokumentation aller Einsätze, die aus vielerlei Gründen unerlässlich ist [siehe z. B. FGSV, 2010]:

- *Effizienzsteigerung und Optimierung*
Aufzeichnungen stellen die Grundlage für die nachträgliche Überprüfung und Verbesserung der Einsatzpläne, für Analysen und statistische Auswertungen der Einsätze und deren Abläufe und für die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Winterdienstes dar.

- *Abrechnungsspezifische Verwendung*
Durch Dokumentation kann eine einheitliche Abrechnungsbasis für eingesetzte Fremdunternehmen oder mit anderen Baulastträgern gelegt werden.
- *Rechtlicher Nachweis*
Bei Unfällen auf Verkehrsflächen im Winter können Gemeinden mit zivilrechtlichen Schadenersatzforderungen oder sogar strafrechtlichen Verfahren konfrontiert werden. In diesem Fall gilt es über entsprechende Dokumentation die Qualität der Organisation sowie die vorschriftsgemäß durchgeführten Winterdienstmaßnahmen aus haftungsrechtlicher Sicht nachzuweisen.

FSV [2010] und FSV [2011A] legen die aktuelle Handhabung hinsichtlich der Protokollierung von Winterdiensteinsätzen in Österreich fest. Demnach sind über die Winterdienstaktivitäten entsprechende Aufzeichnungen und Protokolle zu führen. Sie dienen einerseits der Dokumentation und andererseits als Datengrundlage für die Kostenrechnung bzw. als Statistik. Unter Protokollierung werden im Winterdienst insbesondere die folgenden Aufzeichnungen zusammengefasst:

- Fahrtenbücher
- Einsatzberichte
- Personaleinsatz-Tagesberichte
- Tachographenscheiben oder Aufzeichnungen der Daten aus der Fahrerkarte (digitale Kontrollgeräte)
- Aufzeichnungen über besondere Vorkommnisse (Journalprotokolle)
- Wetterberichte
- Bestell-, Liefernachweise und Prüfberichte von Streumitteln
- Straßenzustandsberichte (Dokumentation des Fahrbahnzustands und der Winterdiensteinsatzmaßnahmen für Hauptverkehrsstraßen)

Die Protokollierung kann entweder manuell oder automatisiert erfolgen. Bei EDV-gestützten Erfassungssystemen werden neben den Winterdiensteinsatzzeiten auch die gefahrenen Routen oder der Streumittelverbrauch aufgezeichnet (Details dazu siehe Kapitel 5.4).

Außergewöhnliche Ausmaße der winterlichen Erschwernisse für den Fußgänger-, Rad- und motorisierten Verkehr sind zu dokumentieren und der Einsatzleitung zu melden. Gegebenenfalls ist die Exekutive einzuschalten und sind Medien von den verantwortlichen Personen über die Beeinträchtigungen zu informieren. Zusätzlich sind Hinweise zum angepassten Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer bei winterlichen Fahrverhältnissen zu geben.

3.5.5 Datenerfassung und -übertragung

Um genauere, systematische Aufzeichnungen über den praktischen Winterdienst generieren zu können, kommen in den letzten Jahren unterstützende, telematische Systeme (siehe Details dazu Kapitel 5.4) zum Einsatz. Die Datenerfassung, -aufbereitung und -übertragung haben dabei für den Telematikeinsatz eine wesentliche Bedeutung und stellen die Grundlage für eine ordnungsgemäße automatisierte Dokumentation dar.

ON [2011] legt fest, in welcher Art die Betriebsdatenerfassung (Erstellung, Speicherung und die Übertragung von vom Fahrzeug erfassten Betriebsdaten) vom Steuergerät zu einem im Winterdienstfahrzeug befindlichen Bordcomputer zu erfolgen hat. Dadurch wird eine europäische Vereinheitlichung für die Datenerfassung und -übertragung sichergestellt und die Kompatibilität

zwischen dem Fahrzeug und den verschiedenen Anbaugeräten, die an diesem Fahrzeug betrieben werden, gewahrt.

Am Anbaugerät des Fahrzeugs werden Daten durch ein Steuergerät erzeugt, in einem Pufferspeicher aufgrund eines möglichen Datenverlustes zwischengespeichert und anschließend an einen Bordcomputer gesendet (siehe Abbildung 8).

Damit der Zeitstempel des Fahrzeugs/Anbau-Gerät mit dem Bordcomputer abgestimmt werden können, wird in ON [2011] ein spezieller Datensatz für diese Zeitsynchronisation definiert.

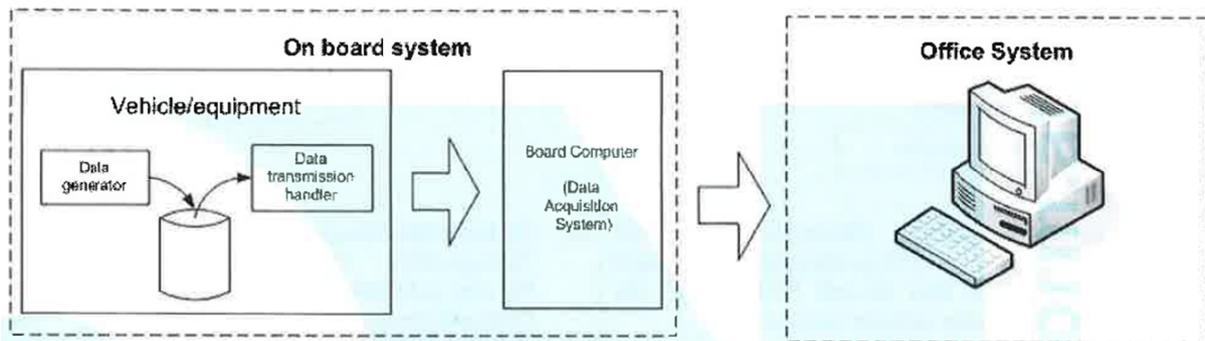


Abbildung 8: Gesamtausstattung der Betriebsdatenerfassung, -speicherung und -übertragung [ON, 2011, S. 5]

In ON [2011] werden Schnittstellen (Anschlüsse), Variablen, Datensätze und Reports bestimmt. An dieser Stelle soll jedoch nur auf die Schnittstellen sowie auszugsweise Variablen eingegangen werden.

Der Datenaustausch zwischen dem Fahrzeug/Anbau-Geräte-Datenübertragungs-Steuerprogramm und dem Bordcomputer hat einem definierten Kommunikationsstandard nach ON [2011] zu entsprechen. Während zukünftig eine Definition weiterer Standardschnittstellen (z. B. CAN-BUS, USB, usw.) möglich erscheint, ist derzeit nur der RS232 Standard (TIA-232-F) als Kommunikationsstandard definiert, weshalb ein EN 15430 konformes Steuergerät eine RS232-Schnittstelle aufzuweisen hat.

Die Gesamtheit an Variablen sowie die Definition von Datensätzen und des Reports können der Norm entnommen werden.

4 Die Schneeräum- und Streupflicht der Vorarlberger Gemeinden als Haftungsgrundlage

Gesetzliche Bestimmungen verpflichten Vorarlberger Kommunen zur Durchführung des Winterdienstes. Primäres Ziel ist es dabei, die sichere Befahr- und Begehbarkeit der kommunalen Verkehrsflächen auch bei winterlichen Verhältnissen zu gewährleisten. Die Regelungen und Festlegungen in den einschlägigen Gesetzen sind dabei allerdings nur sehr allgemein formuliert – nur in der StVO wird eine Schneeräum- und Streupflicht von Anrainern ausdrücklich vorgesehen – und verpflichten Gemeinden hauptsächlich indirekt durch die zivilrechtliche Haftungsnorm des § 1319A ABGB zur Durchführung des Winterdienstes. Aus diesem Grund ergeben sich wesentliche, rechtliche Anforderungen an den praktischen Winterdienst der Gemeinden aus der ständigen Rechtsprechung, die hier Grundsätze und dezidierte Anforderungen laufend entwickelt.

Neben einer *gesetzlicher Verpflichtung* zur Räumung und Streuung ihrer Verkehrsflächen kann Gemeinden eine Winterdienstpflicht auch aus *vertraglicher Vereinbarung* durch Rechtsgeschäft zuteilwerden (siehe detailliert unter Kapitel 4.3), bei der dezidiert Vereinbarungen zum Winterdienst festgelegt werden können.

Besonders im Hinblick auf ein Zusammenspiel von Kosteneffizienz, Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit bedarf es allerdings detaillierterer Festlegungen, an denen sich Kommunen bei der Durchführung des Winterdienstes richten können. Regelmäßig führt dieser Interessenskonflikt zu Streitigkeiten, die aus den Folgen einer mangelhaften Betreuung der Flächen in der Winterperiode resultieren. Es gilt dabei zu klären, ob die Arbeiten, die im Rahmen gesetzlicher (oder vertraglicher) Verpflichtungen verrichtet werden müssen, angemessen, ordnungsgemäß bzw. in der richtigen Intensität durchgeführt worden sind und ob eine allenfalls unzureichende Betreuung entschuldbar bzw. nicht zumutbar erscheint. Auch ob die getroffenen Maßnahmen zum richtigen Zeitpunkt und in einer überlegten Reihenfolge durchgeführt werden, ist dabei von Bedeutung.

Problematisch erscheint jedoch die oftmals getrennt geführte Betrachtung der zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflichten von den diesbezüglichen öffentlich-rechtlichen Vorgaben des VLBG StRG. Daher soll im vorliegenden Kapitel der Versuch einer harmonisierten Betrachtung der öffentlich-rechtlichen Erhalterpflichten, den Anrainerpflichten und den zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflichten vorgenommen werden.

Dazu sollen auf Basis der vorgestellten, für Vorarlberger Kommunen gültigen Rechtsgrundlage und den ständigen Rechtsprechungen Haftungsfragen für den kommunalen Winterdienst in Vorarlberg geklärt werden, um in weiterer Folge darauf aufbauend Empfehlungen für die aus rechtlicher Sicht optimierte Organisation und Durchführung des praktischen Winterdienstes geben zu können. Dazu wird neben der Judikatur auch Kommentaren von Juristen Beachtung geschenkt, die sich insbesondere mit den unterschiedlichen Aspekten der Haftung im Rahmen des Winterdienstes beschäftigen.

4.1 Haftung im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung

Gemeinden kommen neben hoheitlichen Verwaltungsaspekten auch Bereiche im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung zu. Eine Abgrenzung zwischen der Hoheits- und der Privatwirtschaftsverwaltung erfolgt nach EYPELTAUER&STRASSER [1986, S. 13] in der Form, „*dass auf die*

zur Verfügung stehenden rechtstechnischen Mittel abgestellt wird“, und ist deshalb von Bedeutung, weil es als Folge unterschiedliche Gesetzestexte anzuwenden gilt.

Der allgemeinen Ansicht nach [z. B. LANGER, 1998] fällt der Bereich des Winterdienstes als Teil der Straßenerhaltung in den Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung, wonach ausschließlich die Bestimmungen des ABGB heranzuziehen sind.

Haftungsbegriff

Das Haftungsrisiko entspringt dem österreichischen Schadenersatzrecht ("Haftpflichtrecht"), das für einen Nichtjuristen nur schwer in seinem Umfang zu erfassen ist. In diesem Abschnitt soll daher nur der wesentliche Haftungsgrundsatz besonders hinsichtlich des kommunalen Winterdienstes erläutert werden.

Grundsätzlich hat jeder Geschädigte den Schaden, der an seiner Person oder in seinem Vermögen eingetreten ist, selbst zu tragen [ABGB § 1311 Abs 1]. Jedoch enthält das Schadenersatzrecht zahlreiche Ausnahmen von diesem Grundsatz. Dass jemand anderer den Schaden zu tragen hat, setzt folgende drei Dinge voraus [z. B. HARTL, 2001]:

- den Schaden an sich
„Schaden heißt, jeder Nachteil, welcher jemandem am Vermögen, an Rechten oder an seiner Person zugefügt worden ist“, [§ 1293 ABGB].
- die Verursachung
Es stellt sich die Frage, ob der angebliche Schädiger den Schaden durch sein Verhalten verursacht hat.
- die Haftung
In rechtlicher Hinsicht bedeutet der Haftungsgriff allgemein, dass jemand die Verantwortung für ein bestimmtes Handeln oder auch Unterlassen übernimmt und eine Rechtsfolge daran geknüpft ist. Nach den gesetzlichen Bestimmungen muss man grundsätzlich für einen Schaden aufkommen und einstehen (haften), den man einem anderen zugefügt hat.

§ 1319A ABGB regelt die Wegehaftung für den sogenannten Wegehalter (mehr zum Wegehalter dazu unter Punkt 4.6). Aus diesem kann gefolgert werden, dass die Vorarlberger Gemeinden als Halter der Verkehrsflächen in ihrem Zuständigkeitsbereich im Rahmen der zivilrechtlichen Haftungsnorm des § 1319A ABGB verkehrssicherungspflichtig sind. Dabei handelt es sich um die zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Wegehalters, der in diesem Sinne für Schäden an Gesundheit und Eigentum eines Benutzers haftet, die er aufgrund der Mangelhaftigkeit des benutzten Weges erfährt. Haftungsgegenstand sind §§ 1325 ff ABGB (Körperverletzungen und Tod) bzw. §§ 1323, 1324, 1331, 1332, 1332a ABGB (Sachschäden).

Die Wegehaftung nach § 1319A ABGB ist dabei eine deliktische Verschuldenshaftung, d.h. über die Rechtswidrigkeit des Verhaltens hinaus muss noch ein Verschulden des Täters vorliegen. Nur dann ist es möglich dem Schädiger das schädigende Verhalten auch vorwerfen zu können [GARGITTER, 2001]. Die Haftungsnorm des § 1319A und die dazu ergangene Judikatur stecken somit mittelbar den Rahmen der winterlichen Betreuungsleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmern ab. Dies entspricht der Präventivfunktion der Haftung. Sind Leben und Gesundheit durch grob fahrlässige Vernachlässigung des Winterdienstes seitens der Gemeinde konkret in Gefahr, so kann der einzelne Benutzer nach WAGNER [2005] aber auch zivilrechtlich gegen den Halter mit sogenannter vorbeugender Handlungsklage vorgehen.

4.2 Gesetzliche Verpflichtung zum Winterdienst für Vorarlberger Gemeinden

Die öffentlich-rechtlichen Straßenerhaltungspflichten der Gemeinden hinsichtlich des Winterdienstes ergeben sich nach Vorarlberger Landesrecht. Nach diesem haben sich die Gemeinden bei der Ausübung ihrer Straßenerhaltungspflicht dem VLBG STRG (siehe 3.2.1) zu unterwerfen und die Schneeräumung und Streuung mit Mitteln des Privatrechts im eigenen Wirkungsbereich zu besorgen. Konkretisierungen dieses Landesgesetzes und darüber hinausgehende Verpflichtungen ergeben sich jedoch aus der zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht gemäß § 1319A ABGB und den entwickelten Grundsätzen seitens des OGH. Auch diesbezüglich besitzt das VLBG STRG Relevanz, indem es für die Beurteilung der Haltereigenschaft den Gemeinden dezidiert Erhaltungsaufgaben zuspricht, und hinsichtlich des Erhaltungsmaßes ein Mindestniveau vorgibt [WAGNER, 2006].

Dabei scheint es zweckmäßig, die zivilrechtliche Erörterung der Verkehrssicherungspflichten in der Arbeit nicht isoliert sondern gemeinsam mit den öffentlich-rechtlichen Vorgaben zu führen.

Die Verkehrssicherungspflicht nach § 1319A ABGB schreibt dem jeweiligen Wegehalter die Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Weg- oder Straßenzustandes vor. Daraus kann abgeleitet werden, dass ein solcher, gesetzlich vorgeschriebener Zustand in der Winterperiode oftmals nur durch Schneeräumung und Bestreuung der Wege erreicht werden kann. Somit kann aus diesen Bestimmungen indirekt eine Art Räum- und Streuverpflichtung im Rahmen der zivilrechtlichen Haftungsnorm des § 1319A ABGB festgemacht werden.

Weiters sieht die österreichische Rechtsordnung zusätzlich und einzig in der StVO eine dezidierte Schneeräum und Streupflicht des Anrainers von öffentlichen Wegen ausdrücklich vor. Die zivilrechtliche Haftung für die Verletzung dieser Festlegung ergibt sich aus den Bestimmungen über die Folgen der Verletzung eines Schutzgesetzes, wodurch § 93 StVO zivilrechtliche Bedeutung als Haftungsgrundlage bekommt [LANGER, 1998]. Personen-, Sach- und/oder Vermögensschaden, die im Zusammenhang mit der mangelhaften Durchführung des Winterdienstes von Seiten der Gemeinde stehen, können zu einer zivil- und oder strafrechtlichen Haftung des Verantwortlichen führen.

4.2.1 Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters

§ 31 VLBG STRG schreibt fest, dass nach den Erfahrungen der technischen Wissenschaften der Zustand der Straßen so zu erhalten ist, dass diese ohne besondere Gefährdung benützt werden können und formuliert somit das Mindestniveau der Straßenerhaltung (siehe Kapitel 3.2.1). Darüber hinausgehende Verpflichtungen und der Umfang ergeben sich in erster Linie aus der zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht und der einschlägigen Judikatur des OGH. Auch wird durch die Regelungen des § 31 VLBG STRG, den Winterdienst mit der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Straßenerhalters zu begrenzen, eine strengere, zivilrechtliche Verkehrssicherungspflicht nicht beeinflusst.

Im Hinblick auf die zivilrechtliche Verkehrssicherungspflicht richten sich die zu ergreifenden Maßnahmen des Wegehalters gemäß REISCHAUER [2004] grundsätzlich nach der Angemessenheit und der objektiven Zumutbarkeit der Winterdienstbetreuung abhängig von:

- der Art des Weges
- seiner Widmung,
- seiner geografischen Situierung in der Natur
- dem Verkehrsbedürfnis

Aus den Ausführungen des § 1319A ABGB kann abgeleitet werden, dass den Wegehalter eine grundsätzliche Verkehrssicherungspflicht trifft. Halter eines Weges ist dabei derjenige, der die Kosten für die Errichtung und Erhaltung des Weges trägt sowie die Verfügungsmacht hat, die entsprechenden Maßnahmen zu setzen. Die für die Haltereigenschaft entscheidenden Merkmale sind die Verfügungsgewalt und der Gebrauch für eigene Rechnung [z. B. OGH 25.03.1999,2 Ob 78/99f].

Entscheidende Grundlage für den Umfang der Räum- und Streupflicht sind die Umstände der durch die Rechtsprechung des OGH entschiedenen Einzelfälle. Besonders zur Frage nach dem Ausmaß und der Intensität der vom Halter im Winter zu erbringenden Betreuungsleistungen besteht eine Vielzahl von höchstgerichtlicher Judikatur. Es kommt jeweils darauf an, ob der Wegehalter die ihm zumutbaren Maßnahmen getroffen hat, um eine gefahrlose Benützung gerade dieses Weges sicherzustellen [siehe z. B. MALOJER, 2011].

Diese Thematik wird in folgendem Abschnitt aufgearbeitet.

4.2.1.1 Allgemeines Ausmaß

Die Verkehrssicherungspflicht ergibt sich – wie die in Abschnitt angeführten Gesetzesauszüge zeigen – im Wesentlichen aus dem allgemeinen Haftungsgrundsatz des § 1295 ABGB in Verbindung mit der Haftung des Wegehalters nach § 1319A ABGB. Demnach sind im Rahmen der privatwirtschaftlichen Verwaltung die dem öffentlichen Verkehr dienenden Wege, bei denen Gemeinden Wegehalter sind, unter Berücksichtigung von behördlichen Anordnungen so zu erhalten, dass eine gefahrlose Benützung der Wege bei widmungsgetreuem Verhalten der Verkehrsteilnehmer sichergestellt werden kann [OGH 8 Ob 227/79 ZVR 1980/324].

Aus dieser Feststellung ergibt sich demnach auch indirekt die Verpflichtung zum Winterdienst für den Wegehalter, da ebenso bei winterlichen Straßenverhältnissen die Wege- und Verkehrssicherheit über geeignete Maßnahmen zu gewährleisten ist.

Da weder das Ausmaß noch die Art der Winterdienstarbeiten gesetzlich im ABGB definiert sind, stehen den Vorarlberger Gemeinden verschiedene Ausführungsmöglichkeiten offen, um dieser Verkehrssicherungspflicht auch in der Winterperiode zu genügen.

Nach der Rechtsprechung hängt das Ausmaß des kommunalen Wetterdienstes auf Verkehrsflächen von vielen Faktoren ab, unter anderem von:

- Art und Wichtigkeit des Verkehrsweges
- Gefährlichkeit des Weges
- Leistungsfähigkeit der Gemeinde als Verantwortlicher

Sofern Gefahren oder sonstige verkehrswichtige Umstände durch winterliche Beeinträchtigung nicht ohne einen Hinweis leicht erkannt werden können, hat nach § 43 Abs 6 StVO beispielsweise ein solcher Hinweis auf Gefahren zu erfolgen. VERGEINER [2009] leitet aus der Verkehrssicherungspflicht auch eine dezidierte Verpflichtung zur Vornahme einer bedarfsgerechten Verkehrsorganisation ab.

4.2.1.2 Verkehrszeichen

Zur Straßenerhaltung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht gehört es, von Seiten der Gemeinden alle erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs vorzunehmen. Der Wegehalter ist demnach auch dazu berufen, auf eine besondere Gefahrenstelle hinzuweisen [z. B.

OGH 1 Ob 29/95 ZVR 1996/109]. Daraus kann auch eine Aufstellung von Verkehrszeichen abgeleitet werden.

Der VWGH definiert ein Verkehrszeichen als ein stabil angebrachtes Zeichen, das auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angebracht und schon nach seiner gesamten Aufmachung dazu bestimmt ist, den Verkehr an dieser Straßenstelle zu regeln [VWGH 1448/62 VwSLG 5.963 A]. Dabei wird gemäß StVO nach folgenden Verkehrszeichen unterschieden:

- Gefahrenzeichen [§ 50 StVO]
- Vorschriftenzeichen [§ 52 StVO]
 - Verbots- oder Beschränkungszeichen
 - Gebotszeichen
 - Vorrangzeichen
- Hinweiszeichen [§ 53 StVO]
- Zusatztafeln [§ 54 StVO]

4.2.1.3 Grob fahrlässiges Verhalten als Haftungsgrund

Grundvoraussetzung für die Haftung des Wegehalters nach § 1319A ABGB ist die Vernachlässigung der Instandhaltungspflicht in grob fahrlässiger Art und Weise. Der Begriff der „grogen Fahrlässigkeit“ findet sich in der Rechtsprechung zum allgemeinen Schadenersatzrecht sehr häufig.

Grobe Fahrlässigkeit definiert der OGH beispielsweise als eine auffallende Sorglosigkeit, bei der die gebotene Sorgfalt nach den Umständen des Falls in ungewöhnlicher Weise verletzt wird und der Eintritt des Schadens nicht nur als möglich, sondern geradezu als wahrscheinlich vorauszusehen ist. Der objektiv besonders schwere Sorgfaltsverstoß muss auch subjektiv schwer vorzuwerfen sein [z. B. OGH 8 Ob 41/85 ZVR 1986/11]. Weiters liegt ein grob fahrlässiges Fehlverhalten vor,

„wenn schon einfachste, naheliegende Überlegungen nicht angestellt und Maßnahmen nicht ergriffen werden, die jedermann einleuchten müssen, wenn jedenfalls völlige Gleichgültigkeit gegen das vorliegt, was offenbar unter den gegebenen Umständen hätte geschehen müssen“, [OGH 7 Ob 4/88 VERSRDSCH 1988/329].

Für die Haftung des Wegehalters heißt das nach HOFFER ET AL., 2009, S. 40], dass von grob fahrlässigem Verhalten dann ausgegangen werden kann,

„wenn offenbar notwendige und auch wirtschaftlich und organisatorisch zumutbare Maßnahmen zur Verkehrssicherung und Gefahrenbeseitigung nicht oder nicht unverzüglich ergriffen werden und man bei Bestehenlassen des Zustands damit rechnen muss, dass es zu einem Verkehrsunfall kommen wird“

SCHNEIDER [2011, S. 13] stellt für das Problem der Unterscheidung nach grober oder leichter Fahrlässigkeit die folgenden zwei Kontrollphrasen auf:

- *„Hätte das jedem passieren können?“*
Bei positiver Beantwortung dieser Frage liegt leicht fahrlässiges Handeln vor.
- *„Einem normalen (Durchschnitts) Menschen wäre das nicht passiert?“*
Trifft diese Aussage zu, kann von grober Fahrlässigkeit ausgegangen werden.

Grundsätzlich bedarf jeder Fall einer Einzelbeurteilung, es sollen folgend jedoch Fälle der einschlägigen Judikatur gelistet werden, die als Anhaltspunkte dienen können. Dabei wird sich neben Rechtsprechungen auch juristischer Kommentare und Zusammenfassungen bedient.

Tabelle 5: Grob fahrlässiges Verhalten bei der Winterdienstbetreuung

Grobe Fahrlässigkeit	Anmerkung	Quelle
Straßenwaschung trotz Ankündigung von Minusgraden	Straßenbediensteter verlässt sich trotz Ankündigung von Minusgraden auf das Fensterthermometer und veranlasst eine Straßenwaschung, wodurch Glatteis entsteht.	OGH 2 Ob 99/79 ZVR 1980/46
Unterlassen einer zumutbaren Kontrolle des Streugeräts auf Aussetzer	Kriterium ist die Zumutbarkeit, dass der Gemeindearbeiter Aussetzer im Streugerät bemerken hätte müssen. Unterbleibt die Streuung auf einer Strecke von 20 m, so hat der OGH für diese kurze Distanz grobe Fahrlässigkeit verneint, da es dem Gemeindearbeiter nicht zumutbar sei, ständig den Streuerfolg zu überprüfen.	OGH 7 Ob 707/81 RZ 1982/54
Unterlassen der Aufstellung von Verkehrszeichen	Kein Aufstellen eines auf die Schleudergefahr hinweisenden Verkehrszeichens in einem hinsichtlich Eis und Nässe heiklen Bereich.	OGH 2 Ob 74/65 ZVR 1966/96
Vergessen der Streuung bei bestehender Schneeglätte		OGH 2 Ob 30/83 ZVR 1984/94
Vernachlässigung einer Gefahr über längere Zeit	Wird einer sich auch dem Wegezustand ergebenden Gefahr durch lange Zeit nicht begegnet, dann ist dem Wegehalter grobes Verschulden vorzuwerfen.	OGH 8 Ob 610/89 ZVR 1990/120
Missachtung der objektiv zumutbaren Verkehrssicherungsmaßnahmen in der näheren Umgebung zur Straße	Baum steht außerhalb des Straßengrundes schief, ohne Anzeichen auf Gefährdung; Baum stürzt aufgrund extremer Schneeverhältnisse; grobe Fahrlässigkeit des Straßenerhalter gegeben, da auch die im Zuge der Straße befindlichen und dem Verkehr dienenden Böschungssicherungsanlagen dem Straßenerhalter zuzurechnen sind.	SIEHE MITTERER [2007]
Mangelhafte Beschilderung bei überraschender Vereisung der Straße	Schmelzwässer führen zu Straßenvereisung; aufgrund der Naturgesetze muss es zu Straßenvereisungen kommen; Streuung wirkungslos da über Tags das Schmelzwasser das Streugut verfrachtet; laut Gericht ist es zumutbar durch Beschilderung der Warnpflicht nachzukommen – Unterlassung ist grobe Fahrlässigkeit.	SIEHE MITTERER [2007]
Nicht korrekte Kennzeichnung des Straßenverlaufes durch den Straßenerhalter	Straßenverkehrszeichen sind so zu positionieren, dass sie von heran nahenden Lenkern leicht und rechtzeitig zu erkennen sind; der Straßenerhalter hat die Pflicht zur Sicherung des Verkehrs und zur Verhütung von Unfällen Verkehrszeichen anzubringen, wobei der Umfang durch das Verkehrsbedürfnis begrenzt ist. Sind die Verkehrsleiteneinrichtungen nicht verkehrssicher angebracht –Basis ist ein Gutachten eines Verkehrs-Sachverständigen–dann liegt grobe Fahrlässigkeit vor.	SIEHE MITTERER [2007]
Die Nichtabgrenzung einer schneebedeckten Fahrbahn gegenüber einem nicht befahrbaren Teil		SIEHE ÖSTB [2000]
Falscher Einsatz von Streumitteln (HIER: nur Splitt)	Keine Verwendung allenfalls eines auch umweltverträgliches Auftaumittel bei einer gefährlichen Gefällstrecke, um durch die schneebedeckte Fahrbahn im Interesse des Fremdenverkehrs ein einheitliches weißes Landschaftsbild zu erzielen.	OGH 2 Ob 93/89 ZVR 1990/15
Missachtung einer bekannten, vereisten Stelle ohne zwingenden Grund	Ist dem Straßenerhalter oder einen der Leute des Halters die Gefährlichkeit aufgrund der mangelhaften Betreuung einer vereisten Straßenstelle bekannt, dann ist grobe Fahrlässigkeit nur auszuschließen, wenn die Betreuung aus zwingendem Grund undurchführbar war.	OGH 24.1.2008/2Ob, 120/07x

Während Tabelle 5 Fälle enthält, die laut Rechtsprechung unter grob fahrlässiges Handeln fallen, können Tabelle 6 Beispiele leichter Fahrlässigkeit entnommen werden.

Tabelle 6: Leicht fahrlässiges Verhalten bei der Winterdienstbetreuung

Leichte Fahrlässigkeit	Anmerkung	Quelle
Fehleinschätzung der Lage	Niederschlag mit beginnender Vereisung der Straßen, sofortiges Ausrücken des Meldefahrers (=Bereitschaftsdienst). Der Bereitschaftsdienst beginnt mit sofortiger Streuung der Straßen – inzwischen verschärft sich die Lage aufgrund eines rapiden Temperaturrückganges; der Meldefahrer verständigt nicht sofort seine Kollegen, obwohl die Polizei den Einsatz urgiert; die Kollegen rücken mit ca. 40 Minuten Verspätung aus. Beurteilung des Gerichtes: gerade noch nicht grob fahrlässig, da der Einsatzfahrer aufgrund seiner subjektiven Situation die Lage nicht anders beurteilen konnte und die Fehleinschätzung (40 Minuten Zeitversatz) der Lage gerade noch verantwortbar war.	MITTERER [2007]
Zwingenden Gründen als Grund für mangelhafte Bestreuung	Mangelhafte Bestreuung einer tatsächlich bekannten, vereisten Straßenstelle, wenn die Bestreuung aus zwingenden Gründen undurchführbar war.	OGH 09.10.1997, 2 Ob 191/97w.
Entsprechende Kennzeichnung einer sich im Verlauf der Fahrbahn befindlichen Schutzinsel		OGH 2 Ob 629/56 ZVR 1957/166
Gleichzeitigkeit von Maßnahmen	Vernachlässigung der Aufstellung vorläufiger Warnzeichen bei Feststellung von Glättebildung, weil gleichzeitig die Ausfahrt des Streuwagens veranlasst wurde	OGH 8 Ob 190/79 ZVR 1980/294
Das Nichtbemerken des Ausfall des Streugeräts	Ausfall über eine Strecke von ca. 20 m; Gemeindebedienstete bemerkt diesen Ausfall nicht.	OGH 7 Ob 707/81 RZ 1982/54
Überschreitung der Zumutbarkeit der Kontroll- /Streufahrten	Vereisung an einer Stelle, an der öfter Glätteunfälle stattgefunden hatten, wenn am Unfalltag eine Salzstreuung in der Zeit zwischen 7:00 und 13:00 Uhr vorgenommen wurde, es gegen 16:00 Uhr 8 Grad Celsius und am Abend noch 5 bis 6 Grad Celsius hatte (Unfallzeitpunkt 21:40 Uhr).	OGH 8 Ob 41/85 ZVR 1986/11
Überschreitung der Zumutbarkeit der Kontroll- /Streufahrten	Organe des Halters befuhren und beobachteten zwischen 17:00 und 20:30 Uhr insgesamt 4 Mal eine Gefahrenstelle, streuten bei den beiden letzten Fahrten auch Salz, trotzdem bildete sich dennoch eine Vereisung, weil das Streugut jedenfalls teilweise vom Schmelzwasser wieder weggeschwemmt bzw. in seiner Wirkung herabgesetzt worden war.	OGH 2 Ob 98/82 ZVR 1983/316
Überschreitung der Zumutbarkeit der Kontroll- /Streufahrten	Streuung um 4 Uhr und um 6 Uhr ordnungsgemäß durchgeführt wurde, zwei Stunden später jedoch in einer Fußgängerzone ein Passant durch vom Fahrverkehr verursachte Vereisung zum Sturz kam.	OGH 8 Ob 150/78 ZVR 1979/316
zu geringe Ressourcen	Eine kleine Landgemeinde verfügt über nicht ausreichend Bedienungspersonal oder Geräte, welche eine durchgehende Betreuung des Straßennetzes gewährleisten kann.	ÖStB [2000]

4.2.1.4 Mangelhaftigkeit und Zumutbarkeit als Haftungskriterien

Wiederholend sei erwähnt, dass der Wegehalter im Rahmen seiner Verpflichtung zur Sicherung des Verkehrs gemäß § 1319A ABGB den Benützern *privatrechtlich* haftet, wenn durch seinen mangelhaften Zustand ein Schaden herbeigeführt wird und dieser auf grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz beruht. Das Tatbestandselement *mangelhafter Zustand* meint dabei, dass nicht nur für den Weg selbst, sondern für dessen Verkehrssicherheit im weitesten Sinne gehaftet wird. Maßstab für die Beurteilung der Mangelhaftigkeit eines Weges sind das Verkehrsbedürfnis des Weges und die Zumutbarkeit entsprechender Maßnahmen bei angemessener Benutzung [HUBER, 2006].

Ob der Zustand eines Weges infolge der Vernachlässigung des Winterdienstes, insbesondere der Räum- und Streupflicht, mangelhaft ist, ist abhängig von den Maßnahmen, die der Wegehalter im Einzelnen zu ergreifen hat. Diese wiederum richtet sich gemäß § 1319A Abs2 ABGB danach, was unter Berücksichtigung der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, seiner geographischen Situierung in der Natur und des daraus resultierenden Maßes seiner vernünftigerweise zu erwartenden Benutzung (Verkehrsbedürfnis), angemessen und nach objektiven Kriterien zumutbar ist [OGH 19.12.1995, 1 Ob 42/95].

Die Straßen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sind in einem Maße zu erhalten, dass sie bei widmungsmäßiger Benutzung sicher befahren werden können. Zu den Maßnahmen von Seiten der Gemeinden als Wegehalter gehören alle Handlungen, die der Gewährleistung sicherer Verkehrsverhältnisse dienen und die mit Hinblick auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zumutbar sind. Somit stellt sich die Frage, ob die Gemeinde als Wegehalter im Einzelfall die ihr zumutbaren Maßnahmen gesetzt hat. Nach der Rechtsprechung werden dabei an die öffentliche Hand, also auch an die Gemeinden, üblicherweise höhere Anforderungen gegenüber der Allgemeinheit gestellt als an einen privaten Wegehalter [z. B. OGH 17.12.2008, 2 Ob 115/08p], wobei hier kleinen Gemeinden als Wegehalter weniger zugemutet wird als großen [z. B. OGH 29.11.2001, 2 Ob 299/01m; OGH 10.10.2002, 2 Ob 226/02b].

Zumutbarkeit und Angemessenheit des Winterdienstes

Nach MALOJER [2011, S. 43] erfordert das Merkmal der Zumutbarkeit „*die Berücksichtigung dessen, was nach allgemeinen und billigen Grundsätzen erwartet werden kann*“. Es stellt sich die Frage, was der jeweiligen Gemeinde als Wegehalter im Hinblick auf die Durchführung der notwendigen Maßnahmen und der Kontrolle dieser zugemutet werden kann. Im Einzelfall ist daher nach KOZIOL ET AL. [2010] eine umfangreiche Interessensabwägung vorzunehmen, bei der es darauf ankommt, ob die Gemeinde alle zumutbaren Maßnahmen getroffen hat, damit eine gefahrlose Benützung des Weges sichergestellt ist.

Wiederholend wird angemerkt, dass die Frage nach den Anforderungen des Winterdienstes eng mit der geografischen Lage des Weges [z. B. OGH 8 Ob 30/85 ZVR 1986/134] und der Gemeindegröße zusammenhängt [z. B. OGH 29.11.2001, 2 Ob 299/01m].

So anerkennt die Rechtsprechung, dass der Wegehalter im Gebirge nicht stets für vollkommenen Schutz und völlig gefahrlose Benützbarkeit der Straße Sorge tragen kann [OGH 7 Ob 707/78 EvBl 1979/61]. Hingegen wird die Aufstellung von Warnzeichen als zumutbare Maßnahme erachtet [OGH 2 Ob 144/82 ZVR 1983/83]. Einer kleinen Landgemeinde erscheint es nicht zumutbar, das gesamte von ihr zu betreuende Straßennetz in kürzester Zeit zu bestreuen, wenn Streugeräte und Bedienungspersonal nicht ausreichend zur Verfügung stehen – in einer Großstadt ergeben sich dagegen viel strengere Anforderungen [GARGITTER, 2001]. Welche Einwohnerzahl eine Gemeinde als

kleine Landgemeinde zu erleichterten Anforderungen „berechtigt“, lassen die einschlägigen Entscheidungen jedoch offen.

Abgesehen von der Größe der Gemeinde ist die Notwendigkeit der Streuung abhängig davon, wie lebhaft der Verkehr in einer Straße ist. Die Anforderungen an die Streupflicht dürfen insbesondere auf Freilandstraßen jedoch kein übertriebenes Ausmaß annehmen. Der Beginn der Streuung ist dabei an exponierten Stellen (Steigungen, Bergkuppen, Brücken etc.) vorzusehen [OGH 8 Ob 150/78 ZVR 1979/316].

Zusätzlich kann festgehalten werden, dass bei andauerndem Schneefall eine ununterbrochene Schneeräumung und Sicherung der Verkehrswege nicht vorausgesetzt werden kann. Auch lang andauernder Eisregen und/oder Schneefall, die eine vorübergehende Einschränkung des Winterdienstes bewirken, werden von der Rechtsprechung durchwegs als nicht zumutbar anerkannt [z. B. OGH 2 Ob 141/69 ZVR 1970/28; OGH 4 Ob 619/71 ZVR 1972/153]. Gerade in Situationen, in denen das Streuen wegen des sich ständig erneuernden Glatteises nicht fruchtet, kann von einem Entfall der Streupflicht ausgegangen werden. Ein vorbeugendes Streuen kann in der Regel dabei unter dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit von Streumaßnahmen nicht verlangt werden [z. B. OGH 2 Ob 115/08p ZVR 2009/38; OGH 6 Ob 531/76 ZVR 1976/290; OGH 12.09.1989 2 Ob 51/89; OGH 18.11.1999, 2 Ob 314/99m]. Nach GARGITTER [2001] kommt zukünftig auch der Wahl der Streumittel eine gewisse Bedeutung zu, wobei der „Stand der Technik“ zu berücksichtigen ist.

Auch die Witterungsverhältnisse und insbesondere die Beobachtung der Wetterentwicklung sind für die Beurteilung der Zumutbarkeit der eingeleiteten Maßnahmen von maßgebender Bedeutung. So hält der OGH fest, dass aus der Tatsache, dass eine Unfallstelle zur Unfallzeit eisglatt und nicht bestreut war, nur bei Unterlassung einer zumutbaren Streuung der Unfallstelle der Gemeinde als Wegehalterin ein anzulastendes Verschulden ableitbar sei. Die Entwicklung der Wetterlage war jedoch in diesem Fall nicht objektiv (z. B. aufgrund allgemein zugänglicher Wetterprognosen) vorhersehbar [siehe z. B. OGH 17.12.2008, 2 Ob 115/08p].

Für alle Gemeinden grundsätzlich als zumutbar können folgende Maßnahmen festgehalten werden:

- Das Aufstellen und Erhalten (Austausch im Fall einer Beschädigung) von Verkehrs- und Gefahrenzeichen zur Warnung vor z. B. vereisten Stellen [z. B. OGH 8 Ob 227/79 ZVR 1980/324; OGH 8 Ob 39/85 ZVR 1986/106]
- Die Sperrung der Straße für den Verkehr bei extrem ungünstiger Straßenbeschaffenheit [OGH 2 Ob 144/82 ZVR 1983/83]
- Die Bekanntgabe der Notwendigkeit zur Anordnung eines Verkehrsverbotes oder einer Verkehrsbeschränkung an die Behörde [OGH 8 Ob 227/79 ZVR 1980/324]
- Die Beobachtung der Entwicklung der Wetterlage und Vorbereitung (Rüstung) für den entsprechenden Fall, bei objektiver Vorhersehbarkeit [MALOJER, 2011 als Schlussfolgerung aus OGH 17.12.2008, 2 Ob 115/08p und OGH 21.04.2005, 2 Ob 21/05k]

Für Gemeinden können – oftmals allerdings auch abhängig von der Art der zu betreuenden Verkehrsfläche – folgende Maßnahmen als *nicht zumutbar* festgehalten werden:

- Eine ununterbrochene Schneeräumung und Sicherung der Verkehrswege bei andauerndem Schneefall [z. B. OGH 3 Ob 569/81 ZVR 1982/261; OGH 20.03.2007, 10 Ob 18/07f; OGH 10.04.2008, Ob 66/08g]
- Durchgehende Streupflicht, wenn Streuung bei sich ständig erneuerndem Glatteis praktisch nutzlos erscheint [z. B. OGH 3 Ob 569/81 ZVR 1982/261; OGH 20.03.2007, 10 Ob 18/07 f; OGH 10.04.2008, Ob 66/08g]

- Eine im Ausmaß übertriebene Streupflicht auf offener Landstraße (Freilandstraße) [z. B. OGH 8 Ob 150/78 ZVR 1979/316; OGH 8 Ob 41/85 ZVR 1986/11]
- Das händische Abtragen von Eisrillen zur Winterzeit einer Berggemeinde [OGH 2 Ob 98/82 ZVR 1983/14]
- Die durchgehende Bestreuung des gesamten von der Gemeinde zu betreuenden Straßennetzes in kürzester Zeit aufgrund Geräte- oder Personalmangels (z. B. bei einer kleinen Landgemeinde) [z. B. OGH 8 Ob 150/78 ZVR 1979; OGH 8 Ob 526/87 ZVR 1987/239]

4.2.1.5 Widmungsgemäße Benutzung der Verkehrsflächen

Die Haftung nach § 1319A Abs 1 ABGB für einen Schaden aufgrund eines mangelhaften Wegezustandes setzt eine zulässige, erlaubte insbesondere widmungsgemäße Benutzung des mangelhaften Weges voraus. Welche Benutzung der Straße widmungsgemäß ist, ergibt sich aus dem Vorarlberger Landesstraßengesetz. Nach Wagner [2006] sind dabei jedoch Verstöße gegen die Benutzungsregeln der StVO (z. B. Schneekettenpflicht, Gewichtsbeschränkungen etc.) nicht gemeint, sondern vielmehr jene gegen die Art der Benutzung an sich (z. B. Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, etc.) bzw. die Öffnung für einen gewissen Benutzerkreis überhaupt (z. B. die Benützung eines Gehsteiges mit dem Fahrrad). In den übrigen Fällen besteht – unter Einwand des Mitverschuldens nach § 1304 ABGB – eine Haftung der Gemeinde.

Keine Haftung der Gemeinden für mangelhaften Zustand (keine Räumung oder Streuung) einer Verkehrsfläche entsteht, wenn es dem Benutzer des Weges nach der Art des Weges oder aufgrund von Verbotsschildern erkennbar sein müsste, dass die Benützung unerlaubt ist. In diesem Fall liegt Handeln auf eigene Gefahr vor [REISCHAUER, 2004].

4.2.1.6 Haftung der Gemeinde für ihre Mitarbeiter – „Leutebegriff“

Die Vorarlberger Gemeinden als Halter ihrer Verkehrsflächen sind im Rahmen der deliktischen Haftungsnorm des § 1319A ABGB verkehrssicherungspflichtig. Dabei handeln die Gemeinden als juristische Person öffentlichen Rechts nicht selbst sondern durch ihre Organe, die im Namen der Gemeinden rechtsgeschäftliche Erklärungen gegenüber Dritten abgeben. So fallen auch Arbeiten im Rahmen des kommunalen Winterdienstes, die Gemeindemitarbeiter für die Gemeinde durchführen, unter diese Erklärungen. Bei der Ausführung dieser Tätigkeiten kann es vorkommen, dass die Gemeinde selbst oder dritte Personen Schaden davon tragen. In diesem Fall stellt sich die Frage nach der Haftung des Gemeindeorgans für den eingetretenen Schaden. Wie unter Abschnitt 3.2.2 bereits angerissen, fällt der kommunale Winterdienst in den Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung, im Rahmen dieser die Organe der Gemeinde nach Grundsätzen des Privatrechts handeln.

Der Straßenerhalter wird somit trotz seiner Eigenschaft als Körperschaft öffentlichen Rechtes wie ein Privatrechtssubjekt behandelt, wodurch das Organ- bzw. Amtshaftungsgesetz für den Bereich zivilrechtlicher Haftungsfragen keine Anwendung finden. Es tut sich die Frage auf, ob und in welchem Umfang Gemeinden für ein Fehlverhalten eines Mitarbeiters haften.

Grundsätzlich hat nach § 1313 ABGB jeder nur für sein eigenes, und nicht für fremdes Verhalten einzustehen. Davon gibt es jedoch mit der Haftung des Geschäftsherrn für seine Gehilfen nach § 1313 a ABGB (Erfüllungsgehilfe) und § 1315 ABGB (Besorgungsgehilfe) Ausnahmen. Die Haftung der Geschäftsherren geht dabei abhängig nach der Art der Gehilfen verschieden weit.

In diesem Zusammenhang stellt die sogenannte *Leutehaftung des Wegehalters* eine Besonderheit im Schadenersatzrecht dar, da § 1319A ABGB eine Durchbrechung dieses Prinzips der Haftung für Gehilfen normiert. Die Gemeinde als Wegehalter haftet nach § 1319A Abs 1 und Abs 3 ABGB nämlich für das Verschulden „seiner Leute“. Leute der Gemeinde sind in erster Linie ihre Mitarbeiter, im Fall des Winterdienstes alle damit betrauten Personen. Die Leute umfassen dabei nicht unbedingt nur Dienstnehmer der Gemeinde, die Rechtsprechung setzt jedoch ein gewisses Nahverhältnis voraus, woraus die Gemeinde im Einzelfall konkrete Anordnungen durchzusetzen vermag [HARRER, 2006]. Zu den Leuten der Gemeinde zählen in jedem Fall jene Gehilfen, die in die Organisation eingegliedert sind und ihrer Aufsicht und ihren Weisungen unterstehen [WELSER, 1977].

Abgemildert wird diese Leutehaftung allerdings dadurch, dass dieser Haftung ein grobes Verschulden der "Leute" vorausgehen muss [REISCHAUER, 2004] - leichte Fahrlässigkeit hingegen bewirkt keine Haftung.

Somit kann festgehalten werden, dass die Gemeinden bei der Besorgung ihrer Schneeräum- und Streupflichten für das grob fahrlässige Verhalten ihrer weisungsabhängigen Mitarbeiter haften.

Gemeinden steht es jedoch auch frei, ihrer Winterdienstverpflichtung auf weisungsfreie Unternehmer zu übertragen. Erfolgt eine solche Übertragung konkreter Pflichten als Wegehalter an jemanden, der einen eigenen Organisations- und Verantwortungsbereich besitzt, zählt dieser nicht mehr zu den Leuten der Gemeinde und haftet nur mehr für ein Auswahl- und Überwachungsverschulden (siehe Kapitel 4.5) [HUBER, 2006].

4.2.2 Räum- und Streupflicht der Liegenschaftseigentümer

Unfälle, die sich auf Gehsteigen ereignen, verdienen aus rechtlicher Sicht besondere Beachtung. Grundsätzlich sind mangels anderer gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen die Gehsteige innerhalb des Ortsgebietes von der Gemeinde zu erhalten [siehe § 10 Abs 7 VlbG StrG. § 93 StVO, eine Schutzvorschrift im Sinne des § 1311 ABGB, und diesem folgend auch § 32 VLBG STRG schränken diese Zuständigkeit jedoch wesentlich ein (siehe ausführlich unter Abschnitt 3.2.3). Demnach haben die Eigentümer von Liegenschaften in Ortsgebieten, mit Ausnahme der jener von unverbauten land- und forstwirtschaftlichen Liegenschaften, dafür zu sorgen, dass die entlang der Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als 3 m vorhandenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Gehsteige und Gehwege entlang der ganzen Liegenschaft in der Zeit von 6 bis 22 Uhr (7 bis 22 Uhr gemäß § 32 VLBG STRG) von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schnee und Glatteis bestreut werden.

Ist ein Gehsteig nicht vorhanden, so ist der Straßenrand in der Breite von 1 m zu säubern und zu bestreuen [§ 93 Abs 1A StVO].

Bei einem nach § 52 LIT. B Z.17A LIT.A StVO gemeinsam geführten Geh- und Radweg ist der Straßenrand in der Breite von 1 m vom Anrainer zu säubern. Bei einem nach § 52 LIT.B Z.17A LIT.B StVO getrennt geführten Geh- und Radweg jedoch, ist der für den Fußgängerverkehr bestimmte Bereich vom Anrainer in der Breite von 3 m zu versorgen [HÄUßL, 2005] Gemäß § 93 Abs 1A StVO gilt in einer Fußgängerzone oder Wohnstraße ohne Gehsteige, deren Bestimmung nach § 94D Z 8 und 8A in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fällt, die Verpflichtung nach § 93 Abs 1 StVO für einen 1 m breiten Streifen entlang der Häuserfronten.

4.2.2.1 Leicht fahrlässiges Verhalten als Haftungsgrund

Da die StVO eine öffentlich-rechtliche Vorschrift darstellt, kann daraus unmittelbar keine privatrechtliche Verpflichtung zur Schneeräumung und Streuung abgeleitet werden. Diese Pflicht ergibt sich nur aus der Transformation in das Privatrecht durch die an die Verletzung dieser Schutzvorschrift geknüpfte Schadenersatzverpflichtung. Dabei vertritt die Judikatur die Auffassung, dass die Verpflichtung zum Winterdienst des Liegenschaftseigentümers nach § 93 StVO oder eine gemäß § 93 Abs 5 StVO an die Stelle des Eigentümers tretende Person nicht als Halter eines Weges im Sinne des § 1319A ABGB anzusehen ist, somit nicht unter die Haftungseinschränkung fällt und im Sinne des nach § 1311 ABGB haftet [z. B. OGH 7 Ob 55/81 ZVR 1982/146].

Bei Verletzung der Schutzvorschrift nach § 93 StVO wird somit mangels einer gesetzlichen Unbeschränktheit der Haftung bereits bei leichter Fahrlässigkeit gehaftet.

Auch zur Frage der Haftung aufgrund der Anrainerverpflichtungen nach § 93 StVO ist Judikatur bereits vorhanden, die hier kurz als Anhaltspunkt dargelegt werden sollen.

Haftung aufgrund der Anrainerplichten nach § 93 StVO ergab sich u. a. bei folgenden Fällen:

- die Vernachlässigung der Streuung eines Gehwegs, obwohl es am Vortag geregnet hatte und der Niederschlag gefroren war [OGH 29.04.2009, 20b217/08p]
- ein verspätetes Aufbringen (nicht rechtzeitig) von Streumaterial auf einer - unter einer vorhandenen Schneeaufschicht befindlichen - Eisplatte [OGH 28.04.2008, 2 Ob 78/08x]
- dem § 93 Abs 1 StVO kann nicht entnommen werden, dass die Bestreuung der Gehsteige bei andauerndem Regen mit Eisbildung unterbleiben darf, zumal sich diese Maßnahme gerade in einer solchen Situation im Interesse eines geordneten Fußgängerverkehrs als besonders notwendig erweist [Z. B. VwGH 94/02/0011 ZVR 1995/7,8]

Dabei zu beachten gilt es, dass diese zu § 93 StVO ergangenen Entscheidungen nicht direkt auf die Wegehalterhaftung nach § 1319A ABGB übertragbar sind, da es wohl keine grobe Fahrlässigkeit oder gar Vorsatz darstellt, wenn der Wegehalter oder seine Leute nicht ständig überall, wo Eisregen fällt, gleichzeitig im Einsatz sein können, sondern ihre Kräfte auf das gesamte zu betreuende Gebiet nach Bedarf aufteilen [z. B. OGH 3 Ob 569/81 ZVR 1982/261, OGH 3 Ob 512/80 SZ 54/21].

Keinen Haftungsgrund aus der Anrainerverpflichtung nach § 93 StVO lieferten dagegen folgende Verhalten:

- die Vernachlässigung der Streuung (aber Räumung) eines relativ steilen Forstweges bei Vorhandensein einer alternativen, gestreuter Ausweichroute [OGH 2 Ob 41/02x ZVR 2004/124]
- der Verzicht auf eine neuerliche Prüfung des Zustandes der Eingangstreppe ohne weitere Niederschläge bei zuvor durchgeführten ordnungsgemäßen Räum- und Streuarbeiten [OGH 05.10.1999, 2 Ob 265/99f]
- keine Streuung, wenn wegen einer besonderen Witterungslage der Effekt der Streuung nur ganz kurze Zeit anhält [OGH 2 Ob 108/69 ZVR 1970/26]

4.2.2.2 Ausmaß der Räum- und Streupflicht der Anrainer

Die Frage nach dem Ausmaß der Anrainerverpflichtung gemäß § 93 StVO umfasst einerseits den räumlichen Aspekt und andererseits auch die Intensität der Winterdienstmaßnahmen.

Hinsichtlich des räumlichen Ausmaßes führt LANGER [1998] aus, dass die Festlegung „in einer Entfernung von nicht mehr als 3 m“ gemäß § 93 Abs 1 StVO von der Rechtsprechung oft dahingehend missverstanden wird, dass Gehsteige nur bis zur genannten Breite von 3 Metern geräumt und

bestreut werden müssen. Tatsächlich umfasst die Anrainerverpflichtung allerdings das Räumen und Streuen der ganzen Breite des Gehsteiges, wenn dieser nicht weiter als 3 Meter von der rechtlichen Liegenschaftsgrenze entfernt beginnt. Begrenzt man die Betreuungspflicht mit der Entfernung von 3 m Metern ab Grundstücksgrenze, könnte dies in einigen Fällen zu Räum- und Streupflichten von nur einigen wenigen Zentimetern Gehsteig führen. LANGER [1998, S. 17] empfände eine Aufteilung der Pflichten innerhalb des Gehsteigs als „*sinnwidrig und der Verkehrssicherheit abträglich*“ und meint, dass eine zweckmäßige Zuteilung der Winterdienstverpflichtung aufgrund § 93 StVO einem Liegenschaftseigentümer die Streupflicht für jenen (ganzen) Gehsteig auferlegt, dessen straßenabgewandte Begrenzungsseite nicht mehr als 3 Meter entfernt ist. Bei nicht parallelem Verlauf von Gehweg und Grundstücksgrenze trifft den Eigentümer nur in dem Bereich die Streupflicht, in dem die straßenabgewandte Begrenzung des Gehsteiges nicht mehr als 3 m von seiner Liegenschaftsgrenze entfernt ist [siehe OGH 2 Ob 11/95 ZVR 1995/128].

Die tatsächliche Lage eines Zauns oder einer Mauer ist dabei zu vernachlässigen. Die Anrainerverpflichtung erstreckt sich in Kreuzungs- und Haltestellenbereichen, wo sie durch die genannte Verordnung nicht eingeschränkt wird, auf die gesamte Breite, also auch auf dort gelegene Gehsteigvorziehungen [LANGER, 1998].

In Fußgängerzonen und Wohnstraßen sowie bei Straßen ohne Gehsteig haben Anrainer nur für einen Streifen in der Breite von einem Meter entlang der Häuserfront Sorge zu tragen. Darüberhinausgehende Erfordernisse fallen dem Straßenerhalter zu [LANGER, 1998].

Der OGH konkretisiert in seinem Urteil [OGH 2 Ob 26/06x ZVR 2007/77] zudem die Definition für Liegenschaften, für die Räum- und Streupflichten anfallen. Ein den Gehsteig oder Gehweg säumender Grünstreifen, eine daneben befindliche Böschung oder ein Graben von nicht mehr als 3 m Breite kann demnach nicht als „Liegenschaft“ im Sinne des § 93 Abs 1 StVO angesehen werden und verpflichtet daher nicht zur Räumung und Streuung. Somit kann festgehalten werden, dass bei Grünstreifen mit einer Breite von weniger als 3 Metern keine Anrainerpflichten anfallen, während bei breiten Grünstreifen (>3m) die Anrainerpflicht dem Eigentümer des Grünstreifens zuteilwird, der in der Regel auch Eigentümer der öffentlichen Verkehrsfläche sein wird.

In Bezug auf die Intensität der im Rahmen der Anrainerverpflichtung durchgeführten Tätigkeiten folgt die Rechtsprechung grundsätzlich auch bei den Winterdiensttätigkeiten gemäß § 93 StVO dem bereits unter Abschnitt 0 besprochenen Gesetz der „*Zumutbarkeit der Betreuung*“ [z. B. OGH 7 Ob 707/81 ZVR 1982/261]. Jedoch gibt es dazu teils widersprüchliche Judikatur. So kann Anrainern bei andauerndem Schneefall eine ununterbrochene Schneeräumung und Sicherung des Gehsteiges nicht zugemutet werden. Auch das vorbeugende Bestreuen und ununterbrochene Beobachten von Gehsteigen bei Glatteisbildung fällt nicht unter die Definition der Zumutbarkeit [z. B. OGH 4Ob 619/71 ZVR 1972/153, OGH 6Ob 4/75 ZVR 1975/248; OGH 6Ob 531/76 ZVR 1976/290].

Dem widersprechend muss jedoch das Urteil [VwGH 83/02/0127 ZVR 1985/58] des VwGH angeführt werden, in dem das Räumen und Streuen bei andauerndem Schneefall und starkem Wind sehr wohl als unerlässlich eingestuft wurde. Dieses Urteil weicht dabei gänzlich von der ständigen Rechtsprechung des OGH ab und würde zu einer viel intensiveren Anrainerverpflichtung führen. Da Haftungsfragen schließlich vom OGH zu beurteilen sind, empfiehlt SCHNEIDER [2009] aus diesem Grund der Linie dieser Rechtsprechung zu folgen.

Eine weitere Problematik hinsichtlich des Ausmaßes der Anrainerverpflichtung stellt die Frage nach der Zuständigkeit und Haftung für Schäden aufgrund von ungeräumten Gehsteigen dar, deren mangelhafter Zustand in der nachträglichen Straßenräumung durch den Straßenerhalter begründet

liegt. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn Anrainer die gesetzliche Verpflichtung zwar pünktlich und vollständig erfüllen, aber erst einige Stunden danach die Straße geräumt und der Gehsteig im Zuge dessen wieder durch Schnee verunreinigt wird. Nach GARGITTER [2001] und KAINZ ET AL. [2010] ist im Rahmen der Anrainerverpflichtung auch Schnee zu räumen, der z. B. durch Schneepflüge (wieder) auf den eigentlich geräumten Wegen gelangt bzw. auch für Schäden zu haften, obwohl Anrainer vielleicht gar nicht Bescheid wissen können, dass der geräumte Gehsteig ohne neuerliches Niederschlagsereignis wieder mit Schnee versehen ist. Dies wird damit begründet, dass durch § 93 Abs StVO nur bestimmt wird, dass Gehsteige in der Zeit von 6 bis 22 Uhr gesäubert sein müssen und nicht nach der Art des Auftretens von Schnee (infolge natürlichen Niederschlages und infolge von Räumgeräteeinsätzen) differenziert wird.

4.2.2.3 Eigene und übernommene Anrainerplichten der Gemeinden

Im Wesentlichen sind die Eigentümer von Liegenschaften in Ortsgebieten nach § 93 StVO verpflichtet, die Wege entlang der Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als 3 Metern im Rahmen der Räum- und Streupflicht zu betreuen. In bestimmten Fällen können diese Anrainerplichten jedoch auch der Gemeinde zufallen. Dabei können diese Aufgaben einerseits bereits aufgrund der StVO festgelegt (eigene Anrainerverpflichtung), andererseits aber als Folge einer Übernahme auch rechtsgeschäftlicher Natur sein (übernommene Anrainerplichten).

Unabhängig davon in welcher dieser beiden Formen den Gemeinden Anrainerplichten zuteilwerden, haften sie wie Anrainer in diesem Fall – in Anspruchsgrundlagenkonkurrenz zu § 1319A ABGB – nach § 93 Abs 5 StVO im Sinne des § 1311 ABGB bereits bei leichter Fahrlässigkeit [z. B. OGH 6 Ob 626/80 EvBl 1981/146].

Die Eigentümer von Liegenschaften sind auch zur Räumung und zur Streuung verpflichtet, wenn der Gehsteig bzw. die Straße nicht direkt an ihr Grundstück angrenzen. Existiert ein Grünstreifen, eine Böschung oder ein Graben zwischen Liegenschaft und Gehsteig/Straße, so bleibt die Anrainerverpflichtung bestehen, wenn dieser eine Breite von drei Metern nicht übersteigt. Ist der Streifen zwischen der Liegenschaft und dem Weg jedoch mehr als drei Meter breit, sodass die Anrainerpflicht nach § 93 StVO nicht mehr anzuwenden ist, trifft die Schnee- und Räumspflicht des Weges den Eigentümer des Zwischenstreifens, der in der Regel auch Eigentümer der dem öffentlichen Verkehr dienenden Grundfläche ist [KAINZ ET AL., 2010].

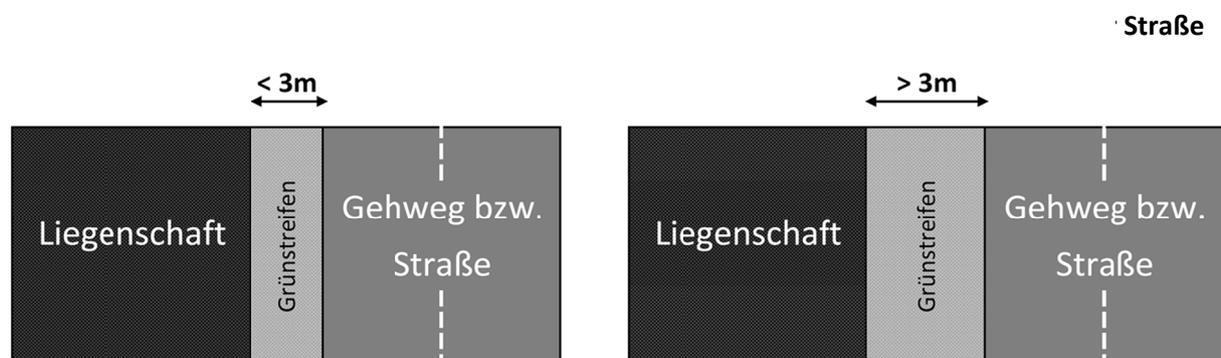


Abbildung 9: Anrainerverpflichtung bis und ab einer Entfernung von der Liegenschaft von 3 m

Eigene Anrainerpflichten der Gemeinde

Grundsätzlich kann Gemeinden die Anrainerverpflichtung zugerechnet werden, wenn

- die Gemeinde selbst Liegenschaftseigentümer ist
- der Weg mehr als 3 m von einer eigenen oder fremden Liegenschaft entfernt und sie Eigentümer der Böschung, des Grabens oder Grünstreifens bzw. der dem öffentlichen Verkehr dienenden Grundfläche ist
- die Liegenschaft an einen angrenzenden Gehweg unverbaut ist und der Forst- bzw. Landwirtschaft dient und ein angrenzender Grünstreifen, Graben oder eine angrenzende Böschung existiert, der breiter als 3 Meter ist und im Eigentum der Gemeinde steht
- in Ausnahmefällen kein Liegenschaftseigentümer vorhanden ist, die Gemeinde Träger der Straßenbaulast ist und somit die Verpflichtung an diesen übergeht, wobei in diesem Fall nach HARRER [2006] § 1319A ABGB anzuwenden ist

Übernommene Anrainerpflichten der Gemeinde

Nach § 93 Abs 5 StVO können Liegenschaftseigentümer ihre Verpflichtung auch auf andere [z. B. an Gemeinden] rechtsgeschäftlich – üblicherweise einhergehend mit entsprechender Vergütung – übertragen. WAGNER [2006] empfindet auch eine wechselseitige Übertragung der Winterdienstpflichten zwischen der Gemeinde als Wegehalter und den Anrainern als denkbar. Grundsätzlich kann demnach eine Gemeinde die den Anrainern obliegende Verpflichtung nach § 93 StVO durch ein Rechtsgeschäft – in der Regel durch Abschluss eines Werkvertrages – übernehmen. In diesem Fall haftet die Gemeinde durch das Rechtsgeschäft anstelle des Eigentümers. Detailliertere Ausführungen zur Schneeräum- und Streupflicht aufgrund eines Vertrages sind in Kapitel 4.3 zu finden.

Die Winterdienstverpflichtung der Anrainer kann von Seiten der Gemeinde allerdings auch ohne ausdrückliche Vereinbarung, d. h. auch ohne ein Rechtsgeschäft, durch stillschweigende Übung im Sinne des § 863 ABGB übernommen werden [z. B. OGH 2 Ob 179/71 RZ 1972/169; OGH 2 Ob 1104/94 ZVR 1996/113]. Dies ist nach WAGNER [2006] dann der Fall, wenn Anrainer nach Überlegung aller Umstände nicht an einer rechtsgeschäftlichen Übernahme der ihnen obliegenden Verpflichtung durch die Gemeinde Zweifel haben kann.

Führt eine Gemeinde etwa auf Grund ihrer maschinellen Ausstattung die Pflichten oder einen Teil der Pflichten der Liegenschaftseigentümer regelmäßig (z. B. über Jahre) durch, so tritt sie als Geschäftsführer ohne Auftrag für den Liegenschaftseigentümer unentgeltlich und freiwillig auf. Dadurch kann von einer konkludenten Übernahme ausgegangen werden, die zur Entledigung der Pflichten des Anrainers führt [OGH 2 Ob 119/98h ZVR 1999/43].

Bei einer solchen stillschweigenden Übernahme der Schneeräumung und Bestreuung der Gehsteige im Ortsbereich haftet die Gemeinde - in Anspruchsgrundlagenkonkurrenz zu § 1319A ABGB - nach § 93 Abs 5 StVO in Verbindung mit § 1311 ABGB. Dies ändert die Gehilfenzurechnung, wodurch der Gemeinde nur mehr das Verschulden derjenigen unmittelbar zuzurechnen ist, die die organisatorischen Maßnahmen für den Einsatz des Personals und der Maschinen sowie die Überwachung des eingesetzten Personals zu besorgen haben (sogenannte Repräsentanten). Beispielsweise fällt Gemeinden die Haftung zu, wenn sie organisatorisch nicht dafür sorgen, dass Gehsteige zeitgerecht betreut oder die Besorgungsgehilfen beaufsichtigt werden. Das Verschulden der Straßenpflegeorgane kann Gemeinden dann nur mehr unter den engen Voraussetzungen des § 1315 ABGB zugerechnet werden [WAGNER, 2006].

Um sich einer konkludente Übernahme gegenüber Liegenschaftseigentümern entziehen zu können, empfiehlt GARGITTER [2001] Gemeinden, entsprechende Ankündigung z. B. über Mitteilungsblätter bekanntzumachen (siehe detaillierter unter Abschnitt 5.1.1, *Information der Bürgerinnen und Bürger über die Anrainerpflicht*).

4.2.2.4 Befreiung von den Anrainerpflichten durch Gemeinden

Der Vollständigkeit halber wird in diesem Abschnitt die Befugnis für Gemeinden erläutert, im Sinne der §§ 94D Abs 4 und 93 Abs 4 StVO die Anrainerverpflichtung hinsichtlich der in § 93 Abs 1 StVO festgelegten Zeiten (6 bis 22 Uhr) und/oder bestimmter Straßen (-teile) nach Maßgabe der Erfordernisse des Fußgängerverkehrs oder der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des übrigen Verkehrs entweder im Einzelfall auf Antrag bzw. durch Bescheid oder generell durch Verordnung einzuschränken. Voraussetzung für eine gänzliche Befreiung von den angeführten Pflichten der Anrainer ist in der Regel eine in einem Baublock gelegene Liegenschaft bei Vorhandensein eines anderer Gehsteigs bzw. Gehwegs [siehe z. B. GARGITTER, 2001].

Nach GRUNDTNER [1986] hat ein Anrainer einen Rechtsanspruch auf die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, wenn ein angrenzender Gehsteig oder Gehweg tatsächlich keine Benutzung findet.

Auch der bereits unter 4.2.2.2 besprochenen Problematik, bei der Anrainer trotz pünktlichen und ordnungsgemäßen Nachkommens der Anrainerpflicht für Schäden auf eigentlich geräumten Gehsteigen haften, die eine nachträgliche Verunreinigung durch Schnee, resultierend aus späteren Schneeräumungsarbeiten auf Straßen verursacht, kann damit Abhilfe geschafft werden. Gemeinden könnten daher die Räum- und Streupflicht für jenen Schnee, der durch nachträgliche Räumarbeiten wieder auf den Gehsteig gelangt, einschränken. Diese Verfügung würde zur Haftungsübernahme des Halters der Straße im Rahmen des § 1319A ABGB führen, wenn der Anrainer von seiner gesetzlichen Verpflichtung befreit ist und der Straßenerhalter nicht selbst tätig geworden ist. Aufgrund der Tatsache, dass die Pflichten jedoch nicht rechtsgeschäftlich übernommen worden wären, stattdessen der Anrainer aufgrund einer hoheitlichen Anordnung von bestimmten Pflichten befreit wurde, müsste es bei der Haftungseinschränkung des § 1319A ABGB bleiben, weil die Pflichten nicht vertraglich übernommen worden sind [GARGITTER, 2001].

4.2.3 Verhältnis des § 1319A ABGB zu § 93 StVO

Im Gegensatz zu den übrigen Schadenersatzbestimmungen enthält § 1319A ABGB mit der Haftungseinschränkung des Straßenerhalters auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit ein Haftungsprivileg. An eine leicht fahrlässige Pflichtverletzung ist somit keine Haftung geknüpft.

Die Anrainerverpflichtung nach § 93 StVO ist hingegen eine Schutzvorschrift im Sinne des § 1311 ABGB für die die Verkehrsfläche bestimmungsgemäß benützenden Fußgänger. Kommt beispielsweise ein Passant aufgrund der versäumten Anrainerverpflichtung zu Sturz, hat dieser einen Anspruch auf Schmerzensgeld, Verdienstentgang und auf Ersatz der Heilungskosten nach § 1325 ABGB. Kann jedoch ein Fußgänger aufgrund des schlechten Gehsteigzustandes nur langsam gehen und verpasst daher einen wichtigen Termin (z. B. Geschäftsabschluss) ist ein möglicher, eingetretener Vermögensschaden - weil nicht vom Schutzzweck der Norm umfasst - nicht zu ersetzen. Die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur ausdrücklichen Räumungs- und Streupflicht kann bei Nichterfüllung verwaltungsstrafrechtliche Sanktionen nach sich ziehen [MALOJER, 2011].

Das Verhältnis des § 93 StVO zu § 1319A ABGB ist gesetzlich nicht geklärt, jedoch vertritt der OGH die Auffassung, dass die Pflichten des Liegenschaftseigentümers nach § 93 StVO nicht unter die Haftungseinschränkungen des § 1319A ABGB fallen. Bei Verletzung der Schutzvorschrift nach § 93 StVO wird somit mangels einer gesetzlichen Unbeschränktheit der Haftung uneingeschränkt gehaftet – d.h. auch für leicht fahrlässiges Verhalten [MALOJER, 2011].

Nach REISCHAUER [2004] erscheint eine solch differenzierte Behandlung der Haftung für gleichartige Sachverhalte systemwidrig. So fordert er für leicht fahrlässige Pflichtverletzungen im außervertraglichen Bereich eine Haftungsbefreiung. Die Rechtsprechung ist dem jedoch nicht gefolgt und setzt ihre Urteile für Verletzungen des § 93 StVO auf Basis leichter Fahrlässigkeit fort [LANGER, 1998].

Gibt es einen nach § 93 StVO zur Schneeräumung und Streuung verpflichteten Anrainer kann der Geschädigte im Schadenfall nach der Judikatur wählen, ob er den Straßenerhalter nach § 1319A ABGB oder den Anrainer nach § 93 StVO im Sinne des § 1311 ABGB in Anspruch nimmt. Sofern der Liegenschaftseigentümer zugleich auch Wegehalter ist, wie das z. B. bei Schulen, Kindergärten oder Amtsgebäuden der Fall ist, steht es dem Geschädigten in dieser Konstellation frei, ob er seinen Anspruch auf Ersatz auf § 1319A ABGB oder auf § 93 StVO stützen will [siehe dazu z. B. OGH 8 OB 49/85ZVR 1987/8]. § 93 StVO und § 1319A ABGB schließen einander dabei als alternative Anspruchsgrundlagen nicht aus [z. B. OGH 17. 1. 1985, 7 OB 701/84; ZVR 1985/171; 24. 10. 1985, 8 OB 49/85].

Eine Verordnung, die die Räum- und Streupflicht gemäß § 93 StVO einschränkt, bezieht sich nur auf Anrainerverpflichtung, nicht jedoch auf die Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters nach § 1319A ABGB. Wird die Anrainerverpflichtung gegebenenfalls jedoch aufgehoben, kann die Unterlassung der Räumungs- und Streuarbeiten nicht als Verletzung eines Schutzgesetzes angesehen werden. Die Wegehalterverpflichtung bleibt hingegen aufrecht, auch wenn der Wegehalter nicht gleichzeitig auch Eigentümer der angrenzenden Liegenschaft ist. In diesem Fall wird die Haftungsgrundlage im Sinne der Verkehrssicherungspflicht nach § 1319A ABGB wirksam, die keine definierten Zeiten und keine Haftung für die Folgen leichter Fahrlässigkeit kennt [MALOJER, 2011].

Wann eine Handlung oder Unterlassung in Bezug auf die Winterdienstarbeiten als grob oder leicht fahrlässig eingestuft wird, findet sich detailliert unter den Punkten 4.2.1.3 und 4.2.2.1 behandelt. Bei welchem Verschuldensgrad gehaftet wird, hat allerdings keinen Einfluss für das Ausmaß der zu setzenden Schneeräum- und Streumaßnahmen. Es besteht kein direkter Zusammenhang in einer Art und Weise, dass bei einer Haftung für leichte Fahrlässigkeit intensiver oder früher gestreut oder geräumt werden müsste als bei dem Haftungsprivileg des Wegehalters (grob fahrlässiges Handeln)[LANGER, 1998].

4.3 Vertragliche Verpflichtung zum Winterdienst für Gemeinden

Neben den gesetzlichen Räum und Streupflichten aufgrund des Vorarlberger Straßengesetzes, § 93 StVO und § 1319A ABGB kann sich für Gemeinden auch eine vertragliche Verpflichtung zum Winterdienst ergeben.

Schließt eine Gemeinde ein Abkommen über die Durchführung des Winterdienstes auf gewissen Verkehrsflächen außerhalb des gesetzlichen Zuständigkeitsbereiches, so hat sie diesen Vertrag zu erfüllen, also eine einwandfrei benutzbare Straße zu gewährleisten, als ob die Bereiche gemeindeeigene Betreuungsflächen wären.

Im Gegensatz zur gesetzlichen Haftung, bei der die rechtzeitigen und zureichenden Winterdienstarbeiten aufgrund des Fehlens von genauer Definitionen des Ausmaßes nur an ihren Wirkungen und den damit verbundenen Haftungsfragen im Schadenfall gemessen werden können, ermöglicht eine vertragliche Verbindung auch exakte Regelungen über die Tätigkeiten im Rahmen der Räum- und Streupflicht.

Im Wesentlichen können Gemeinden auf zweierlei Arten vertragliche Winterdienstpflichten zukommen:

- Ausdrückliche Vereinbarung (rechtsgeschäftliche Übernahme) durch Gemeinden
- Stillschweigende Übernahme durch Gemeinden

In all den Fällen haftet die Gemeinde anstelle des Eigentümers bzw. „Auftraggebers“. Das Ausmaß der Haftung richtet sich dabei nach jenem, das dem Auftraggeber aufgrund seiner rechtlichen Stellung (z. B. Wegehalter (grob fahrlässiges Verschulden), Anrainer (leicht fahrlässiges Verschulden)) zukommt.

Rechtsgeschäftliche Übernahme

Übernahme von Verantwortlichkeiten des Landes Vorarlberg

Grundsätzlich besteht für das Land Vorarlberg und seine Straßenverwaltung die Möglichkeit ihre Zuständigkeiten im Rahmen des Winterdienstes beispielsweise aus organisatorischen Gründen bzw. aufgrund örtlicher Umstände den Winterdienst für Landesstraßen und Gehsteigen (zum Teil) an die betroffenen Gemeinden vertraglich zu überbinden.

Im Gegensatz zu anderen österreichischen Bundesländern ist dies derzeit allerdings nur in Ausnahmefällen die gängige Praxis. So gibt es nach Auskunft des Landes Vorarlberg [GEIGER, 2012] mit der Gemeinde Damüls aktuell nur einen Spezialfall, bei dem auf einem kurzen Stück Landesstraße – aufgrund des ausdrücklichen Wunsches der Gemeinde nach einer Weißräumung – der Winterdienst von der Gemeinde anstelle des Landes (oder eines vom Land beauftragten Frächter) durchgeführt wird. Grundlage hierfür stellt ein Winterdienstvertrag zwischen dem Land Vorarlberg und der Gemeinde Damüls dar, der auch die Verrechnung festlegt.

Im Rahmen der winterlichen Gehsteigbetreuung, die außerorts in den Verantwortungsbereich des Landes Vorarlberg fällt, gib es zurzeit Einzelfälle, in denen die Gemeinden die Arbeiten für das Land durchführen und diesem dafür auch die Kosten verrechnen. Diese Übernahme erfolgt derzeit auf Basis mündlicher Absprache [GEIGER, 2012]

Übernahme von Verantwortlichkeiten für Verkehrsflächen einer Nachbargemeinde, Privatpersonen oder Anrainer

Weitere Möglichkeiten, dass Gemeinden vertragliche Verpflichtungen zum Winterdienst zukommen, können die folgenden sein:

- Eine Gemeinde übernimmt vertraglich – z. B. im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit – für einige Verkehrsflächen einer Nachbargemeinde den Winterdienst
- Eine Gemeinde übernimmt vertraglich die Schneeräumung einer Privatstraße oder Privatplätzen
- Die Gemeinde übernimmt vertraglich die Schneeräum- und Streupflicht von Anrainern

Stillschweigende Übernahme

Ähnlich einer vertraglichen Verpflichtung zum Winterdienst ist eine stillschweigende oder schlüssige Übernahme im Sinne des § 863 ABGB zu verstehen.

Die Winterdienstverpflichtung der Liegenschaftseigentümer kann von Seiten der Gemeinde wie bereits zuvor im Rahmen der Anrainerverpflichtung beschrieben (siehe 4.2.2.3) auch ohne

ausdrückliche Vereinbarung, d. h. auch ohne ein Rechtsgeschäft, stillschweigend übernommen werden [z. B. OGH 09.12.1971, 2 Ob 179/71; OGH 2 Ob 1104/94 ZVR 1996/113]. WAGNER [2006] sieht diesen Fall gegeben, wenn Anrainer nach Überlegung aller Umstände nicht an einer rechtsgeschäftlichen Übernahme der ihnen obliegenden Verpflichtung durch die Gemeinde Zweifel haben kann.

Es kann demnach von einer konkludenten Übernahme ausgegangen werden, wenn eine Gemeinde aufgrund ihrer maschinellen Ausstattung die Anrainerpflichten über längere Zeit regelmäßig durchführt [z. B. OGH 2 Ob 1104/94 ZVR 1996/113; OGH 2 Ob 119/98h ZVR 1999/43]. Dies hat eine Entledigung der Pflichten des Anrainers zur Folge, da die Gemeinde als Geschäftsführer ohne Auftrag für den Liegenschaftseigentümer unentgeltlich und freiwillig auftritt.

In welchem Ausmaß die Gemeinde bei diesem Fall haftet, ist bereits im Abschnitt „Eigene und übernommene Anrainerpflichten der Gemeinden“ unter Punkt 4.2.2 erläutert worden.

4.4 Weitere Aspekte der Haftung

Neben den Haftungen aus der Verkehrssicherungspflicht nach § 1319A ABGB und § 93 StVO, die sich direkt mit der Erhaltung des Weges beschäftigen, können sich weitere Haftungsfälle ergeben. Dazu werden in den Abschnitten 4.4.1 und 4.4.2 die Themen Delikts- und Sachverständigenhaftung bzw. Schutz- und Verkehrssicherungspflichten besprochen. Kapitel 4.4.3 diskutiert Fragen zur Haftung für winterdienstbedingte Schäden und unter Punkt 4.4.4 werden Frage zu einer strafrechtlichen Haftung geklärt.

4.4.1 Delikts- und Sachverständigenhaftung

Alleine aus den Vorschriften über den Schadenersatz (z. B. § 1297 ABGB) kann *eine außervertragliche, deliktische Haftung für Sorgfalt* abgeleitet werden. Wer eine Gefahrenlage schafft, muss auch dafür sorgen, dass daraus für niemanden nachteilige Folgen eintreten. Dieses sogenannte „Ingerenzprinzip“ kann jedem zuteilwerden, der „auf einem seiner rechtlichen Verfügung unterstehenden Grund für Verkehr für Menschen eröffnet“ [OGH 7 Ob 123/64 SZ 37/97; OGH 1 Ob 7/79 SZ 52/96; OGH 8 Ob 12/86 ZVR 1987/104] sogar auch dann, wenn Verkehr über eine eigene Anlage auch nur geduldet wird [OGH 7 Ob 811/76 ZVR 1978/111].

Die Gemeinden haften nach dieser außervertraglichen Haftung für Sorgfalt beispielsweise ihren Besuchern für den ordnungsgemäßen Zustand von Wegen innerhalb von ihnen betriebenen Friedhöfen. Diese Haftung leitet sich dabei nicht aus dem Besitz des Grundstücks ab, sondern aus der sich ergebenden Gefahr bei Betretung des Grundstücks. Auch diese Haftung findet ihre Grenzen in der Zumutbarkeit der Tätigkeiten und Organisation durch den Sicherungspflichtigen [LANGER, 1998]. Bei richtiger, zumutbarer Betreuung von ihren Wegen, haften Gemeinden auch nur dann für die Folgen einer Benützung, wenn diese nicht vermeidbar war [OGH 2 Ob 275/68 SZ 41/146]. Dies ist z. B. der Fall, wenn ein bestimmter, nicht bestreuter Weg wegen eines Begräbnisses benutzt werden muss [LANGER, 1998].

Zusätzlich stellen die Bestimmungen gemäß § 1299 ABGB erhöhte Sorgfaltsanforderungen an jene, die ausdrücklich oder schlüssig erklären, besondere Kenntnisse zu besitzen und deshalb in diesem Sinne ein Geschäft übernehmen. Auf den ersten Blick könnte dadurch die bestehende Einschränkung auf grobe Fahrlässigkeit § 1319A ABGB zunichte gemacht werden, da ein sogenannter „Sachverständiger“ schon für leichte Fahrlässigkeit zu haften hat. Von Gemeinden, die durch eine

eigens im Sinne der Straßenerhaltung geschaffenen und betriebenen Infrastruktureinrichtung die besondere Befähigung äußern (z. B. Einrichtung eines Bauhofs), Straßen zu erhalten, wird zumindest durchschnittliche Fachkenntnis bei der Beurteilung der Räum- und Streuerfordernisse vorausgesetzt. In diesem Sinne haftet ein Sachverständiger auch schon für leichtes Verschulden [LANGER, 1998]. Das Wichtigste an dieser Regelung ist allerdings die Beweisumkehr zu Lasten des Sachverständigers, d. h. im Zweifel muss die Gemeinde beweisen, dass ihr am Eintritt des Schadens kein Verschulden zuzurechnen ist. HOFFER ET AL. [2009] weisen diesbezüglich jedoch darauf hin, dass bisher keine Klage hinsichtlich der Sachverständigeneigenschaft und somit mit strengerem Haftungsmaßstab eingebracht wurde.

4.4.2 Vertragliche Schutz- bzw. Verkehrssicherungspflichten

Neben der Anrainer- bzw. Halterpflicht können oftmals auch vertragliche und vorvertragliche Schutz- bzw. Verkehrssicherungspflichten bestehen.

Dazu zeigt z.B. eine Entscheidung des OGH, welche Pflichten aufgrund eines Vertrages abgeleitet werden können. Einen jahrelangen Zeitungsabonnenten treffen demnach aus einem Abonnentenvertrag im Vergleich zur Anrainerverpflichtung gemäß § 93 StVO erhöhte Schutzpflichten gegenüber dem Zeitungszusteller. Bei Vorhandensein einer gefährlichen Stelle im Zugangsbereich der Liegenschaft (z.B. durch Schneefall, Glätte und Eis in Verbindung mit Abschüssigkeit) hat der Abonnementbesitzer und Liegenschaftseigentümer zusätzlich die (vertragliche) Pflicht, im Sinne der Vermeidung einer Verletzung des Zustellers entsprechende Säuberungs- und Räumungspflichten wahrzunehmen. Ist dies dem Eigentümer – z. B. aufgrund der frühen Morgenstunde der Zustellung – nicht möglich, hat er dafür zu sorgen, dass dem Zeitungsausträger zur Abgabe und Ablage des ausgelieferten Mediums ein offener Briefkasten oder eine Zeitungsrolle außerhalb des Zugangsbereiches, wie sie standardmäßig angeboten und verwendet werden, zur Verfügung steht oder auf die zeitlich spätere Postzustellung umgestellt wird [OGH 28.04.2008, 2 Ob 78/08].

In einer zweiten Entscheidung des OGH [26.04. 2007, 2 Ob 158/06h] hält dieser an einer vorvertraglichen Schutz- und Verkehrssicherungspflicht für einen Geschäftsinhaber bereits bei einem sich anbahnenden Geschäft fest. Dieses vorvertragliche Verhältnis ergibt sich aus der Kaufabsicht eines potenziellen Kunden, der in diesem Sinne oder zu Informationszwecken das Geschäft betritt. Demzufolge hat ein Geschäftsinhaber nicht nur für die Sicherheit im Geschäft sondern auch für den sicheren Zugang zu seinem Geschäftslokal Sorge zu leisten, indem er beispielsweise den Eingang und den unmittelbar davor befindlichen Gehsteigbereich von Schnee und Eis säubert und bestreut [MALOJER, 2011].

Dabei bestehen diese vertraglichen Schutzpflichten in Konkurrenz zu den Anrainerpflichten nach § 93 StVO, wobei sich der Geschäftsinhaber nach MALOJER [2011] nicht mit dem Hinweis auf seine fehlende rechtliche Verfügungsmöglichkeit über die dem Eingangsbereich seines Geschäftslokals zuzuordnende Verkehrsfläche von seinen (hier) vorvertraglichen Schutzpflichten gegenüber potenziellen Vertragspartnern befreien kann. Somit kommt es bei der Haftung nach Vertragsgrundsatz nicht auf die Eigentumsverhältnisse vor dem Gehsteig an [MALOJER, 2011].

Diese beiden Beispiele machen die Konkurrenz zwischen vertraglichen Verkehrssicherungs- und Anrainerpflichten sowie der Wegehalterhaftung deutlich, wobei die jeweils Verpflichteten dem Geschädigten gegenüber solidarisch entsprechend ihrem Rechtsgrund haften.

Weitere Ausnahmen vertraglicher Natur ergeben sich, wenn ein Straßenerhalter mit einem Straßenbenützer einen Benutzervertrag schließt (z. B. bei Mautstrecken wie Gebirgspässen), aus dem

der Halter eines Wegs ohne die Beschränkung des § 1319A ABGB vertraglich für die sichere Benutzung haftet (Anwendbarkeit der §§ 1298 und 1313a ABGB). Der Straßenerhalter hat aufgrund des Rechtsgeschäftes den Inhalt dieses zu erfüllen und somit eine einwandfrei benutzbare Straße zu gewährleisten.

Im Schadenfall ist nach HARRER [2006] auf jeden Fall bereits für leicht fahrlässiges Verhalten zu haften und der Schädiger trägt die Beweislast, dass ihn kein Verschulden trifft. Unter Vertragsschluss ist dabei die Entrichtung einer Maut für die Benützung einer im Eigentum der Gemeinde stehenden Straße zu verstehen, wobei jedoch nach HOFFER ET AL. [2009] die Entrichtung einer Parkgebühr in Kurzparkzonen nicht in diese Kategorie einzuordnen ist. Für Bereiche, die von den Gemeinden „privat“ als Parkplätze vermietet werden, sind auch für den ruhenden Verkehr die vertraglichen Schadenersatzregeln anzuwenden, d. h. die Beweislastumkehr zu Lasten der Gemeinde und Haftung bereits für leichte Fahrlässigkeit.

Ähnlich wie bei der gesetzlichen Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters in Kapitel 4.2.1, hat sich auch im Bereich der vertraglichen Schadenersatzhaftung eine Rechtsprechung herauskristallisiert, die selbst dort, wo bereits leichte Fahrlässigkeit für die Haftung ausreicht, keine überzogenen Erwartungen an einen Straßenerhalter stellt [HOFFER ET AL., 2009].

4.4.3 Haftung für winterdienstbedingte Schäden an Anrainereigentum

Ein ordnungsgemäßer Winterdiensteinsatz ist für Gemeinden die Voraussetzung, um einer Haftung als Straßenerhalter infolge mangelhaften Straßenzustands im Schadenfall zu entgehen. Dabei kann es im Rahmen der Winterdienstarbeit insbesondere durch den Einsatz von Streumitteln (v.a. Streusalz) aber auch zu Schäden von Grundstücken der Straßenanrainern kommen.

Die Haftung des Wegehalters für Schäden von Straßenbenützern infolge mangelhaften Zustands als Folge des § 1319A ABGB, des § 93 StVO oder aber aus vertraglichen Verpflichtungen ist in jedem Fall verschuldensabhängig. Anders stellt sich der Sachverhalt für die Haftung gegenüber den Nachbarn einer Straße für Schäden an deren Grundstücken dar. Der rechtliche Rahmen der Zulässigkeit von Einwirkungen auf benachbarte Liegenschaften wird von § 364 Abs 2 ABGB abgesteckt. Demnach steht es dem Eigentümer eines Grundstückes zu, dem Nachbarn die von dessen Grund ausgehenden Einwirkungen (Abwässer, Geruch, Geräusch usw.) insoweit zu untersagen, als sie das nach den örtlichen Verhältnissen gewöhnliche Maß überschreiten und die ortsübliche Benutzung des Grundstückes wesentlich beeinträchtigen. § 364a ABGB schränkt dieses Recht jedoch insofern ein, als dem Eigentümer bei behördlich genehmigter Anlage auf dem Nachbarsgrund sein grundsätzlich zustehendes Abwehrrecht genommen wird und er stattdessen Anspruch auf Ersatzleistung für den entstandenen Schaden hat. Dabei ist dieser Ersatzanspruch nicht auf grob fahrlässiges Handeln beschränkt, sondern vielmehr verschuldensunabhängig [z.B. OGH 29.04.2002, 7Ob66/02k; OGH 25.11.2009, 3Ob77/09h], da die Wegehalterpflicht nach § 1319A ABGB nichts mit den von einem Weg ausgehenden Einwirkungen zu tun hat [BERGER, 2010].

Nachbarrechtliche Ansprüche in Bezug auf öffentliche Straßen

Das Nachbarrecht des ABGB unterscheidet nicht zwischen privaten Grundeigentümern und Gebietskörperschaften. Es ist daher eine schwierige, bis heute nicht abschließend geklärte Frage, wie mit *Immissionen der öffentlichen Hand*, die von Straßen ausgehen, umzugehen ist [BERGER, 2010]. Einigkeit besteht allerdings darüber, dass klar der Hoheitsverwaltung zuordenbare Einwirkungen nicht nach dem Nachbarrecht des ABGB zu beurteilen sind, da gegen ein hoheitliches Handeln der

Zivilrechtsweg ausgeschlossen ist [OGH 1 Ob 10/88 SZ 61/88, OGH 16.06.2008 8 Ob 43/08v]. Der Rechtsträger hat aber unabhängig von seinen öffentlich-rechtlichen Pflichten auch seine Privatpflichten als Grundeigentümer zu wahren, was nach ILLEDITS [2010] ebenso bedeutet, dass Nachbarn nicht geschädigt werden dürfen.

Nach OBERHAMMER [2004] gilt es eine Abgrenzung zwischen jenen Auswirkungen zu finden, die notwendige Folge eines hoheitlichen Handelns des Staats sind (somit ausgenommen vom privaten Nachbarrecht), und jenen, bei denen der Rechtsträger nachbarrechtlich haftet. GIMPEL-HINTEREGGER [1994] sieht eine Beeinträchtigung dann als hoheitlich, wenn die Immissionen Folge eines Hoheitsakts sind und die Durchsetzung des privatrechtlichen Unterlassungsanspruchs den Staat zur Setzung oder Rücknahme eines Hoheitsakts zwingen würde [z. B. OGH 6 Ob 548/81 SZ 55/55; ebenso OGH 3 Ob 534/90 SZ 63/133]. Beispiele dafür können die folgenden sein:

- Lärm-Immission der Straßenbenutzer
- Luftschadstoff-Immission durch den Straßenverkehr

Anders als bei solchen Einwirkungen, die von den Straßenbenutzern verursacht werden, verhält es sich mit den Maßnahmen, die der Straßenerhalter selbst setzt [siehe OGH 1 Ob 42/89 JBl 1990, 450]. Folgende Bereiche fallen demnach z. B. nicht unter die hoheitliche Verwaltung:

- Bau von Straßen
- Erhaltung von Straßen (inkl. Winterdienst)

Somit können im Rahmen dieser Tätigkeiten grundsätzlich nachbarrechtliche Ansprüche geltend gemacht werden.

Für jenen Schaden, der aus der winterlichen Salzstreuung von öffentlichen Straßen resultiert, erkennt die österreichische Rechtsprechung in mehreren Entscheidungen dem Geschädigten ebenso privatrechtliche Ansprüche zu. Gleiches gilt auch bei Schäden, die sich aus Schneeablagerungen im Zuge der Straßenschneeräumung ergeben [z. B. OGH 3 Ob 534/90 SZ 63/133; OGH 4 Ob 239/08p ZVR 2010/43]. Da öffentliche Straßen in der Regel behördlich genehmigte Anlagen im Sinne des § 364A ABGB oder diesen zumindest „gleichzuhalten“ sind [OGH 4 Ob 25/11x JBl 2011,790], haben geschädigte Anrainer somit zwar keinen Unterlassungsanspruch nach § 364 Abs 2 ABGB aber einen verschuldensunabhängigen Anspruch auf Ausgleich durch den Straßenerhalter gemäß § 364A ABGB [OGH 3 Ob 77/09h ZVR 2010/180].

Streuung im öffentlichen Interesse bzw. Ortsüblichkeit der Streuung

In der neuesten Entscheidung im Hinblick auf Schäden von Anrainereigentum [OGH 3 Ob 77/09h ZVR 2010/180] hat der OGH dem Straßenerhalter einer öffentlichen Straße den Ersatz für die aus der Salzstreuung vorzeitig erforderlich gewordene Fassadenerneuerung zugesprochen. Dieser Ausgleichsanspruch setzt nach § 364 Abs 2 ABGB dabei ortsunübliche Immissionen und die wesentliche Beeinträchtigung der ortsunüblichen Benutzung des Grundstückes voraus.

Im Zusammenhang mit einem Schaden an einem Zaun als Folge des im Zuge der Schneeräumung abgelagerten Schnees argumentiert der OGH, dass der Schadenersatzanspruch voraussetze,

„dass die schadenskausale körperliche Einwirkung durch den geräumten und abgelagerten Schnee jenes Maß überschreitet, das für die ordnungsgemäße Instandhaltung und Betreuung der Straße erforderlich ist“, [OGH 4 Ob 239/08p ZVR 2010/43].

Bei seinen früheren Entscheidungen zu Salzstreuungsschäden [z. B. OGH 3 Ob 534/90 SZ 63/133] beurteilt der OGH das Ausmaß der Salzstreuung zur Erhaltung der - im öffentlichen Interesse gelegenen - Verkehrssicherheit immer als ortsunüblich und schloss somit Ausgleichsansprüche aus.

In der neuesten Entscheidung [OGH 3 Ob 77/09h ZVR 2010/180] geht der OGH hingegen davon aus, „dass öffentliche Interessen im Rahmen der ausschließlich an den faktischen Verhältnissen orientierten Beurteilung der Ortsüblichkeit keine Relevanz haben“, [BERGER, 2010, S. 150].

Dabei vertritt der OGH die Auffassung, dass es bei der Prüfung der Ortsüblichkeit bzw. Beurteilung nachbarrechtlicher Ausgleichsansprüche nicht auf öffentliche Interessen ankommt, da ansonsten der Begriff "ortsüblich" jede Bedeutung verloren hätte, wenn jede im öffentlichen Interesse der Verkehrssicherheit vorgenommene Salzstreuung als ortsüblich gelten würde [BERGER, 2010].

Konsequenzen für Straßenerhalter (Gemeinden)

Ausgehend von der vorliegenden Judikatur können die wichtigsten Punkte für den Straßenerhalter in Anlehnung an BERGER [2010] zusammengefasst werden:

- *Kein Unterlassungsanspruch*
Kein Anrainer behördlich genehmigter Straßen hat Anspruch auf Unterlassung des für die Verkehrssicherheit notwendigen Winterdienstes.
- *Ausgleichsanspruch*
Dem Geschädigten (z. B. Hauseigentümer, Waldbesitzer) steht ein verschuldensunabhängiger Ausgleichsanspruch zu.
- *Kein Haftungsprivileg*
Die Haftungseinschränkung der Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters nach § 1319A ABGB auf grobes Verschulden ist für den nachbarrechtlichen Bereich nicht anzuwenden. Der Ersatzanspruch ist vielmehr verschuldensunabhängig.
- *Die Ortsüblichkeit und Beweislastverteilung*
Der Straßenerhalter hat die Ortsüblichkeit der durchgeführten Winterdienstarbeiten, die zum Schaden an Anrainergrundstücken führen, zu beweisen. Dabei spielt der konkrete Umgebungsbereich der Liegenschaft des Geschädigten und der Straße eine bedeutende Rolle. Aus diesem Grund empfiehlt sich eine möglichst genaue Dokumentation der Streumaßnahmen.
- *Ortsüblichwerden von Salzstreuungs-Immissionen*
Die ältere Auffassung beinhaltet, dass der unumgängliche Umfang der Salzstreuung im Sinne der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit immer als ortsüblich gelte, während nach neuerer Rechtsprechung der Liegenschaftseigentümer zumindest drei Jahre lang die Salzstreuung unbeanstandet hinnehmen muss.
- *Klare Abgrenzung der Bereiche für den Winterdienst*
Hinsichtlich der Zurechenbarkeit der Schäden an Anrainergrundstücken müssen die Verantwortungsbereiche verschiedener Straßenerhalter klar abgegrenzt werden.

4.4.4 Strafrechtliche Haftung

Eine Verletzung der Schneeräumungs- und Streupflicht der Gemeinden führt hauptsächlich zu zivilrechtlichen Schadenersatzansprüchen, kann im Einzelfall aber auch strafrechtliche Haftung für Organe der Gemeinde zur Folge haben. Während Abgeordnete des Nationalrats, des Landtags und des Bundesrats Immunität genießen, sind die Bürgermeister, die Gemeinderatsmitglieder, die Gemeindebediensteten und sonstige Organwalter der Gemeinde strafrechtlich voll verantwortlich [siehe z. B. HELD, 2009].

Somit trifft die verantwortliche Person (z. B. Winterdienstleiter, Bauhofleiter), aus deren Pflichtverletzung eine Körperverletzung oder gar der Tod von Menschen resultiert, auch ein strafrechtlich relevantes Verschulden nach § 80 StGB (fahrlässige Tötung) oder § 88 StGB (fahrlässige Körperverletzung).

Nach LANGER [1998, S. 52] ist der Tatbestand für eine strafrechtliche Haftung dann erfüllt, wenn „*objektiv sorgfaltswidriges Verhalten*“ die strafrechtlich verpönten Folgen verursacht. Diese Sorgfaltspflichten können sich dabei aus anderen Rechtsvorschriften („Schutzvorschriften“) wie der StVO oder „*aus dem Vergleich mit einer sich in der gleichen Situation maßstabsgerecht verhaltenden hypothetischen Vergleichsperson*“ ergeben. Voraussetzung dafür sind ein adäquater Kausal- und ein Risikozusammenhang. Ausgeschlossen wird hier eine Beteiligung an einem Fahrlässigkeitsdelikt, vielmehr gilt derjenige als unmittelbarer Täter, „*der gegen eine ihn selbst treffende Sorgfaltspflicht verstoßen hat*“.

Der Sorgfaltsmaßstab des § 1319A ABGB ist geringer als der nach § 93 StVO, denn zivilrechtlich wird nur für grob fahrlässiges Verschulden gehaftet (siehe Abschnitt 4.2.1). Nach LANGER [1998] ist dadurch dieser Haftungsmaßstab auch in strafrechtlicher Hinsicht anzuwenden.

Organwalter und die Gemeindebediensteten sind nach ART 20 Abs 1 B-VG an die Weisungen ihrer vorgesetzten Organe gebunden. Nach herrschender Ansicht [z. B. EYELTAUER&STRASSER, 1986] gilt dies auch für die Privatwirtschaftsverwaltung. ART 20 Abs 1 B-VG setzt jedoch fest, dass Weisungen, durch deren Befolgung gegen strafgesetzliche Vorschriften verstoßt werden würde, abgelehnt werden können.

4.5 Übertragung der Verpflichtung zum Winterdienst an Dritte

Oftmals kann es z. B. aufgrund wirtschaftlicher, organisatorischer oder örtlicher Gegebenheiten zweckmäßig oder sogar notwendig sein, die erforderlichen und geeigneten Maßnahmen im Rahmen der gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtung zum Winterdienst der Gemeinden, nicht selbst durchzuführen, sondern vertraglich auf weisungsfreie Unternehmer zu übertragen [HUBER, 2006], die nicht zu den Leuten nach § 1319A zählen (siehe dazu Abschnitt 4.2.1.6).

Die Entscheidung, den Winterdienst als Kommune selbst zu organisieren oder auszulagern, hat Aspekte wie Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen. Dabei sind besonders die vorhandenen Ressourcen (Personal und Technik) zu hinterfragen. In vielen Fällen kann es für Gemeinden sinnvoll sein, Teile des Winterdienstes oder sogar die Gesamtheit an Maßnahmen an Dritte zu vergeben. Dabei bedienen sich Gemeinden sogenannter „Gehilfen“, die ihre Pflichten wie etwa die Streu- und Räumarbeiten durchführen. Die Gemeinde kann durch Beauftragung eines geeigneten Dritten, in der Regel eines einschlägigen Unternehmens, weite Teile der Haftung von sich abwenden. Nach einer Umfrage von WALLNER [2012] ist eine solche Auslagerung von Winterdienstarbeiten an Dittleister im praktischen, kommunalen Winterdienst in Vorarlberg auch gängig.

Grundsätzlich gelten dabei jene Unternehmungen als Dritte, die über einen eigenen selbständigen Organisations- und Verantwortungsbereich verfügen. Ob jemand dezidiert als selbstständiger Unternehmer oder als „Leute des Wegehalters“ anzusehen ist, hängt im Wesentlichen jedoch vom Inhalt des Rechtsgeschäftes ab. Behält sich eine Gemeinde beispielsweise bei Beauftragung eines Transportunternehmers mit der Schneeräumung und Streuung für bestimmte Straße die Entscheidung vor, wann die Arbeiten durchzuführen sind, wird weiterhin von einer Zurechnung zu den Leuten der Gemeinde auszugehen sein. Bei Übertragung der Winterdienstarbeiten an einen

Unternehmer, dem der Zeitpunkt und Umfang des jeweiligen Einsatzes selbst überlassen wird, zählt dieser als selbständiger Unternehmer [WAGNER, 2006].

Unter den Begriff des selbstständigen Unternehmers fallen z. B. die mit der Schneeräumung betrauten Landwirte [OGH 2 Ob 5/79 SZ 52/33] oder konzessionierter Gewerbebetrieb. Auch eine Straßenmeisterei kann aufgrund ihres eigenen Organisations- und Verwaltungsbereichs einem selbständigen Unternehmer gleichgestellt werden, wenn sie aufgrund einer Vereinbarung und eines Kostenersatzes die Streupflicht vom Straßenerhalter übernommen hat [z. B. OGH 8 Ob 144/81 EvBl 1981/231; OGH 12.09.1989, 2 Ob 51/89].

4.5.1 Haftungsfragen beim Einsatz dritter Personen – Gehilfenhaftung

Gemeinden steht es grundsätzlich frei, ihrer Winterdienstverpflichtung auf weisungsfreie Dritte, meist selbstständige Unternehmer zu übertragen. Dabei ist es im Wesentlichen für die Frage der Haftung nicht von Bedeutung, wer Dritter ist oder ob Entgelt für die Leistung vereinbart wurde. Mit der Auslagerung des Winterdienstes überträgt ein Auftraggeber grundsätzlich auch die damit in Verbindung stehende Haftung im Schadenfall auf den Dienstleister. Dies ist allerdings nur dann gegeben, wenn der Dritte einen eigenen Organisations- und Verantwortungsbereich besitzt, somit eigenverantwortlich ist und dadurch auch nicht zu den Leuten der Gemeinde nach § 1319A ABGB zählt.

Mit der Übertragung ist die Gemeinde von ihrer Haftung als solche hinsichtlich der übertragenen Aufgaben befreit. Sie haftet gemäß § 1315 ABGB nur mehr im Rahmen eines Auswahl- oder Überwachungsverschuldens (nach WAGNER [2006] bereits bei leichter Fahrlässigkeit), wenn sie eine untüchtige oder wissentlich gefährliche Person zur Besorgung ihrer Angelegenheiten als Gehilfen heranzieht. Dadurch ergibt sich gegenüber § 1319A ABGB eine veränderte Gehilfenzurechnung. Unmittelbar zuzurechnen ist der Gemeinde nur mehr Verschulden bei Missachtung organisatorischer Maßnahmen für den Einsatz des Personals und der Maschinen sowie der Überwachung des eingesetzten Personals [WAGNER, 2006]. Als Konsequenz daraus ist es Aufgabe der Gemeinden, sich über die Eignung ihres Gehilfen zu informieren, wobei sich eine Untüchtigkeit besonders in persönlichen Eigenschaften (z. B. Mangel an Gewissenhaftigkeit, Nichtbeachtung von Vorschriften oder Trunksucht [z. B. OGH 5 Ob 223/59 ZVR 1959/244]) ausdrücken kann. Unachtsamkeit in einem einzelnen Fall ist noch nicht gleichzusetzen mit habitueller Untüchtigkeit [OGH 2 Ob 255/52 SZ 25/84], außer es kann bereits daraus auf ein Fehlen jeder Ausbildung oder auf grobe Unkenntnis wichtiger Vorschriften geschlossen werden. Mehrmaliges Versagen wird in der Regel jedoch als Untüchtigkeit ausgelegt [LANGER, 1997]. Während das Merkmal der Untüchtigkeit des Besorgungsgehilfen bereits den Haftungsgegenstand erfüllt, führt eine Gefährlichkeit nur dann zu einer Haftung der Gemeinde, wenn ihr diese bekannt war [siehe z. B. OGH 8 Ob 81/83 ZVR 1985/44].

Dritten gegenüber, zu denen kein vertragliches Verhältnis besteht, haften Gemeinden bei Übertragung der Verpflichtungen zum Winterdienst an selbstständige Unternehmer somit nur für Auswahlverschulden, also für Gefährlichkeit und der Untüchtigkeit des Unternehmers.

Bei Übertragung vertraglicher Verpflichtungen, d. h. bei Abkommen, bei denen die Schneeräum- und Streuarbeiten Gegenstand der geschuldeten Leistung sind, haftet die Gemeinde jedoch für ein Frächter als ihren Erfüllungsgehilfen gemäß § 1313a ABGB dem Vertragspartner wie für ihr eigenes Verschulden. Diese Bestimmung betrifft die Haftung aus einem Vertrag dem Vertragspartner gegenüber, die durch ein Heranziehen von Erfüllungsgehilfen nicht eingeschränkt wird [z. B. LANGER, 1998].

4.5.2 Vertragswesen und Vertragsschluss

Die von Gemeinden beauftragten Unternehmen können nur dann haftbar gemacht werden, wenn vertraglich vereinbarte Leistungen nicht erfüllt werden. Daher ist es in diesem Sinne unentbehrlich, diese Verträge genauestens auf die festzulegende Leistungsverpflichtung zu überprüfen.

Allgemeines zum Vertragsschluss: § 861 ff ABGB

§ 861 ABGB ist zu entnehmen, dass ein gültiger Vertragsabschluss mindestens zwei Vertragsparteien voraussetzt, die durch einen Vertragsschluss mit rechtlichen Mitteln einen wirtschaftlichen Zweck anstreben und dabei ihre möglicherweise auch konträren Interessen verfolgen. Durch die Zustimmung zu dem Vertrag werden die Willenserklärungen der Vertragsparteien verdichtet und der angestrebte Erfolg rechtlich abgesichert („Rechtssicherheit durch Vertragsschluss“). Der Vertrag verbindet die Interessen der am Abschluss beteiligten Parteien funktional und schreibt sie gestaltend fest [z. B. BARTA, 2004].

Allgemeine Voraussetzungen für einen gültigen Vertragsschluss

Das Erfüllen von formalen Vertragsschlussregeln alleine genügt nicht für die rechtmäßige Schließung eines Vertrags. Hierfür sind vielmehr die folgenden allgemeinen Voraussetzungen zu beachten:

- Geschäftsfähigkeit der vertragsschließenden Partei [§ 865 ABGB]
- Korrespondierende Willenserklärung [§ 869 ABGB]
- Fehlen von Willensmängel (Irrtum, Zwang oder Täuschung) nach §§ 870 ff ABGB
- Möglichkeit des Vertragsinhalts [§ 878 ABGB]
- Erlaubtheit des Vertragsinhalts [§ 879 ABGB]
- Einhaltung von Formvorschriften [§§ 883 ff ABGB]

Vertragsform

Grundsätzlich kommt ein gültiger Vertragsschluss formfrei – *d.h. mündlich oder schriftlich* – zustande. Mit der Zustimmung zu einem Vertrag durch die Vertragsparteien wird ein Vertrag gültig geschlossen. Diese Zustimmung kann dabei einerseits durch eine Unterfertigung des schriftlichen Vertrages oder durch eine mündliche Einigung geschehen, die wiederum durch eine korrespondierende Willenserklärung erfolgt [BARTA, 2004].

RAAB [2011] erläutert Meinungsverschiedenheiten zum Thema des mündlichen Vertragsschlusses, der trotz einer zunehmenden „Verschriftlichung“ in einigen Bereichen noch gängige Praxis ist. Wie bereits erwähnt, sieht die österreichische Rechtsordnung bei Vertragsschlüssen Formfreiheit vor. Bedingung dagegen ist es, dass die (mündlichen) Äußerungen ernst gemeint und nicht Bestand eines lockeren Wirtshausesgesprächs waren.

Eine rein mündliche Einigung zweier Vertragsparteien über die wesentlichen Vertragspunkte wie z. B. Kaufgegenstand, Preis, Liefertermin und Zahlungsmodalitäten stellt somit bereits einen Vertragsschluss dar, dessen Einhaltung die Vertragsparteien verlangen und notfalls gerichtlich einklagen können (Zahlung des Kaufpreises, Übergabe der Ware usw.). Es ist dabei auch rechtlich nicht gestattet, dass ein Teil ohne ausdrückliche Vereinbarung unbegründet vom Kauf zurücktritt. Vorsicht ist bei mündlichen Verträgen jedoch im Streitfall gegeben, da Vertragsinhalte nur sehr schwer zu beweisen sind. Dabei ist es unbedeutend, ob ein Teil von der getroffenen Abmachung überhaupt nichts mehr wissen will, oder nur der Inhalt der Vereinbarung unterschiedlich aufgefasst wird. Es empfiehlt sich daher, mündliche Verträge zumindest im Beisein von Zeugen zu schließen. Wichtige Vertragsabschlüsse sollten hingegen schriftlich erfolgen, wobei hier bereits die datierte, stichwortartige Festhaltung der zentralen Punkte genügt, die von den jeweiligen Vertragsparteien

unterzeichnet werden. Ein solches Dokument kann als Beweismittel bei Meinungsverschiedenheiten herangezogen werden und die Situation erleichtern. Bei umfangreichen, detaillierten oder komplexen Vereinbarungen ist eine exakte und genaue Abfassung empfehlenswert und gegebenenfalls ein befugter Vertragsverfasser (Notar, Rechtsanwalt) beizuziehen [RAAB, 2011].

Winterdienstvertrag

Entscheiden sich Gemeinden für eine Übertragung des Winterdienstes an selbstständige Unternehmen ist es rechtlich gesehen somit nicht von Bedeutung in welcher Form vertragliche Abschlüsse zustande kommen. Für den Streitfall sind jedoch schriftliche Vereinbarungen empfehlenswert, um festgelegte Punkte eindeutig nachweisen zu können. Aus diesem Grund sind Winterdienstverträge und deren Inhalte von großer Bedeutung.

Wesentliches Ziel der Auslagerung des Winterdienstes ist die Befreiung von Pflichten der Gemeinden, d.h. im Speziellen die Befreiung von der Haftung für damit verbundene Schäden (mit Ausnahme des Auswahlverschuldens). Nach SCHNEIDER [2009] ist es dabei von besonderer Bedeutung, dass in Verträgen zur Durchführungsvereinbarung des Winterdienstes mit selbständigen Unternehmen die Haftung des Unternehmers gegenüber der Gemeinde als Auftraggeber nicht eingeschränkt wird (z. B. auf *grobe Fahrlässigkeit*). Dies würde im Endeffekt dazu führen, dass die Gemeinde weiterhin für jene Schäden zu haften hat, die durch *leichte Fahrlässigkeit* des Unternehmers verursacht werden. Da nur jene Schäden gedeckt sind, die die Gemeinden aufgrund ihrer gesetzlichen Verpflichtungen zu übernehmen haben, sind derartige Schäden in der Regel auch nicht versichert [SCHNEIDER, 2009].

Bei der Übertragung der Anrainerpflichten müssen definitiv die gesamten Verpflichtungen gemäß § 93 StVO übergeben werden. Um einer Haftung zu entgehen, dürfen keine Einschränkungen wie „*Räumung sobald wie möglich*“ oder „*Räumung nach Maßgabe der verfügbaren Mittel*“ enthalten sein. Die besagten Verkehrsflächen müssen detailliert festgelegt und aus dem Vertrag ersichtlich sein [KAINZ ET AL. 2010].

Um Gemeinden bei der korrekten Abwicklung der Winterdienstübertragung behilflich zu sein, wird von Seiten der Kommunalakademie Niederösterreich ein Mustervertrag [KOMMAK, 2011] speziell für den Einsatz im kommunalen Bereich zur Verfügung gestellt. Dieser kann als Vorlage dem Anhang D entnommen werden.

4.5.3 Vergaberechtliche Aspekte

Bei der Übertragung der kommunalen Winterdienstpflichten der Gemeinden an Dritte kommen öffentliche Gelder zum Einsatz, deren rationelle und effiziente Verwendung die Gemeinden gegenüber dem Steuerzahler verantworten müssen.

Ein Anliegen der EU war und ist es im Rahmen der Verwirklichung des EU-Binnenmarktes durch geregelte Vergabeprinzipien Einsparungen zu erzielen, die den Steuerzahler und den Verbraucher in weiterer Folge entlasten. Aus diesem Begehrt entstand die europäische Vergabegesetzgebung, die wesentliche Aspekte der Beschaffung (Regelung des Vergabevorgangs, Kontrolle des Vergabeverfahrens, Vergabeentscheidung usw.) festlegt.

Die Europäische Gemeinschaft legt mit dem Erlass der *Richtlinien RL 2004/17/EG* und *RL 2004/18/EG* die Vorgehensweisen rund um den öffentlichen Vergabeprozess fest. Diese umfassen dabei privatrechtliche Vorgänge, die die Vergabe von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen betreffen und öffentliche Auftraggeber zu verantworten haben. Zu diesen zählen u.a. auch die Gemeinden als Gebietskörperschaften.

Diese Vergaberichtlinien wurden durch das *Bundesvergabegesetz* (im Folgenden BVERGG) in österreichisches Recht umgesetzt. Daneben wird das öffentliche Vergabewesen aber auch von Landesgesetzen geregelt. Während das BVERGG die Vergabe öffentlicher Auftraggeber regelt, obliegt den Landesgesetzgebern die Nachprüfung von Entscheidungen öffentlicher Auftraggeber im Bereich der Länder und Gemeinden, dem das Land Vorarlberg mit dem *Vorarlberger Nachprüfungsgesetz* [im Folgenden VLBG NPG] nachkommt.

Das österreichische Vergaberecht stellt jedoch oftmals eine unübersichtliche Rechtsmaterie für Vergabepraktiker in den Kommunen als klassischen öffentlichen Auftraggeber dar. In KLIBA [2006] werden besonders der massive Formalismus und der ständigen Anpassungsbedarf wegen diverser Novellierungen der Rechtsvorschriften kritisiert. Angesprochen werden damit vor allem die Häufigkeit, der stets zunehmende Umfang von Totalrevisionen der Vergabevorschriften aber auch die Geschwindigkeit, mit der das BVERGG schon vor dem „In-Kraft-Treten“ 2006 – durch die *Schwellenwerte-Verordnung VO (EG) Nr. 2083/2005* – wieder als überholt galt.

Sachlicher Anwendungsbereich des BVERGG 2006

Das BVERGG regelt sämtliche öffentliche Beschaffungsangelegenheiten und trifft eine Unterscheidung in den sogenannten Ober- und den sogenannten Unterschwellenbereich. Die Schwellenwerte basieren auf Vorgaben, nach welchen die Vergaberichtlinien erst ab einer gewissen monetären Grenze anzuwenden sind. Aus diesem Grunde hat der Auftraggeber in der Ausschreibung anzugeben, welche Regelungen des BVERGG zur Anwendung gelangen [§ 80 Abs 1 BVERGG]. Es gilt jedoch auch Schwellenwerten für den Unterschwellenbereich Beachtung zu schenken [z. B. § 38 BVERGG].

Unter dem Begriff Schwellenwert versteht sich dabei der geschätzte Auftragswert ohne Umsatzsteuer, der nach den Regeln der §§ 13 ff und §§ 181 ff BVERGG berechnet wird. Für die Berechnung des Schwellenwerts ist der Zeitpunkt der Einleitung des Vergabeverfahrens maßgebend, der erwartete Auftragswert ist demnach vor diesem zu schätzen. Solange der Auftraggeber den Berechnungsvorschriften folgt, ist es nicht von Bedeutung, wenn sich der Auftragswert im Zuge des Vergabeverfahrens als höher herausstellt [SACHS&HAHNL, 2006].

Die Höhe der Schwellenwerte werden in §§ 12 und 180 BVERGG als Folge der Bestimmung der *EU-Schwellenwertverordnungen* (neueste Verordnung VO (EG) Nr 1251/2011) festgelegt. Mit der *Schwellenwertverordnung* [BGBl II 125/2009] erfolgte seit 2009 in Österreich für die Schwellenwerte betreffend die Wahl der Direktvergabe, des Verhandlungsverfahrens ohne vorherige Bekanntmachung wie auch des nicht offenen Verfahrens ohne vorherige Bekanntmachung eine Erhöhung auf Zeit (grundsätzlicher Plan bis 31.12.2011), um speziell für den Unterschwellenbereich – hier wird der Großteil der öffentlichen Investitionen getätigt – das Vergabeverfahren rasch, unbürokratisch und kosteneffizient abwickeln zu können. Durch den Einsatz des Österreichischen Gemeindebundes als Vertreter der größten öffentlichen Auftraggeber konnte die Verlängerung der Schwellenwertverordnung für öffentliche Aufträge im unterschwelligen Bereich um ein weiteres Jahr bis zum 31. Dezember 2012 erzielt werden. In HAUBENBERGER [2011] wird von Seiten des Gemeindebundes sogar die unbefristete Verlängerung der erhöhten Schwellenwerte am Beispiel des deutschen Bundeslands Brandenburg gefordert. Abbildung 10 zeigt die neuen und derzeit gültigen Schwellenwerte der Höhe und der Vergabeart nach:

Verfahrensart	BVergG 2006	Erstentwurf BVergG 2012	SchwellenwerteVO (bis 31. 12. 2012)	BVergG 2012 (ab 1. 1. 2013)
Direktvergabe	40.000	40.000	100.000	50.000
Direktvergabe nach vorheriger öffentlicher Markterkundung		100.000		
Direktvergabe mit vorheriger Bekanntmachung (Baufträge)			–	500.000
Direktvergabe mit vorheriger Bekanntmachung (Liefer- und DL-Aufträge)			–	130.000
Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung (Baufträge)	80.000	60.000	100.000	80.000
Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung (Liefer- und DL-Aufträge)	60.000	60.000	100.000	60.000
Nicht offenes Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung (Baufträge)	120.000	60.000	1,000.000	300.000
Nicht offenes Verfahren ohne vorherige Bekanntmachung (Liefer- und DL-Aufträge)	80.000	60.000	100.000	80.000

Alle Beträge in Euro

Abbildung 10: Aktuelle Schwellenwerte in öffentlichen Vergabeverfahren [Haubenberger, 2011, S. 10]

Grundsätze der öffentlichen Vergabe

§ 19 und § 187 BVERGG legen allgemein die Grundsätze der Vergabe fest, die sich nach SACHS&HAHNL [2006, S.36] folgendermaßen in Kürze zusammenfassen lassen:

- Freier und lauterer Wettbewerb
- Gleichbehandlung aller Bewerber und Bieter
- Beachtung der Grundfreiheiten und des gemeinschaftsrechtlichen Diskriminierungsverbots
- Transparenzgebot
- Vergabe an geeignete Unternehmer
- Vergabe zu angemessenen Preisen
- Absicht des Auftraggebers, die Leistung tatsächlich zu vergeben
- Vertraulichkeit
- Möglichkeit der Berücksichtigung sozialer Belange

Dabei sind diese Grundsätze grundsätzlich für alle Verfahren nach dem BVERGG gültig (für Dienstleistungskonzessionen siehe § 11 BVERGG).

Ausschreibung

§ 2 Z 10 BVERGG definiert eine Ausschreibung als die an eine bestimmte oder unbestimmte Zahl von Unternehmern gerichtete Erklärung des Auftraggebers, in der er festlegt, welche Leistung er zu welchen Bestimmungen erhalten möchte (Bekanntmachung, Aufruf zum Wettbewerb, Ausschreibungs-, Wettbewerbs- und Auktionsunterlagen, Beschreibung der Bedürfnisse und Anforderungen beim wettbewerblichen Dialog, Informationen über die zu vergebende Leistung sowie über den weiteren Verfahrensablauf bei der Direktvergabe mit vorheriger Bekanntmachung bzw. nach vorherigem Aufruf zum Wettbewerb).

Die wesentlichen Grundsätze und der wesentliche Inhalt einer Ausschreibung werden durch §§ 79 ff BVERGG normiert. In diesem hat beispielsweise die Fassung für die Beschreibung der Leistung (und die sonstigen Bestimmungen) sowohl für das Angebot als auch für den Leistungsvertrag verwendet werden zu können (§ 79 Abs 4 BVERGG).

Gemäß § 24 BVERGG ist zu folgenden Preisen auszuschreiben, anzubieten und zuzuschlagen:

- *zu Einheitspreisen*
Die Leistung lässt sich nach Art und Güte genau, nach Umfang zumindest annähernd bestimmen.
- *zu Pauschalpreisen*
Art, Güte und Umfang einer Leistung sowie die Umstände, unter denen sie zu erbringen ist, zur Zeit der Ausschreibung hinreichend genau bekannt sind und mit einer Änderung während der Ausführung ist nicht zu rechnen.
- *zu Regiepreisen*
Art, Güte und Umfang der Leistung oder die Umstände, unter denen sie zu erbringen ist, können nicht so genau erfasst werden, sodass eine Vergabe nach Einheits- oder Pauschalpreis möglich ist und nur nach dem tatsächlichen Stunden- oder Materialaufwand abgerechnet werden kann.

Gesamtvergabe, getrennte Vergabe und Teilvergabe

§ 22 BVERGG regelt, in welcher Form (gemeinsam, getrennt, in Teilen) Auftraggeber Leistungen vergeben können oder müssen. Demnach kann ein öffentlicher Auftraggeber frei wählen, ob er Leistungen getrennt oder gemeinsam vergibt. Diese Freiheit wird jedoch durch wirtschaftliche und technische Aspekte eingeschränkt. So besteht beispielsweise die Notwendigkeit einer einheitlichen Ausführung und einer eindeutigen Gewährleistung [§ 22 Abs 1 BVERGG]. Dem Auftraggeber kommt demnach die Aufgabe zu, unter Beachtung der Grundsätze des § 19 Abs 1 BVERGG zu beurteilen, ob eine mögliche Gesamtausschreibung den Wettbewerb unter den Bietern schmälert oder sogar ausschließt.

Unzulässig ist hingegen nach § 22 Abs 2 BVERGG ein Zuschlag in Teilen einer ausgeschriebenen Gesamtleistung ebenso wie ein bloßer Vorbehalt allfälliger Teilleistungsvergabe. Um die Möglichkeit zu schaffen, eine Vergabe in Teilen durchzuführen, sind sowohl die Gesamtleistung als auch die getrennt zur Vergabe gelangenden Teile der Leistung auszuschreiben. In diesem Fall ist es dem Bieter auch zu ermöglichen, nur einzelne dieser Leistungsteile anzubieten.

Eignungskriterien und -nachweise

§§ 19 Abs 1 und 188 Abs 1 BVERGG 2006 legen fest, dass öffentliche Aufträge nur an geeignete Unternehmer vergeben werden dürfen. Unter Eignung werden dabei die Befugnis, Zuverlässigkeit, technische und die wirtschaftliche sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit verstanden.

Eignungskriterien sind vom Auftraggeber festgelegte, nicht diskriminierende, auf den Leistungsinhalt abgestimmte Mindestanforderungen an den potenziellen Auftragnehmer (z. B. Bonität, Erfahrungen usw.) [siehe § 2 Z 20 BVERGG]. Der Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erfolgt durch vom Auftraggeber definierte Eignungsnachweise. Dies hat nach HAHNL [2009, S. 10.] beispielsweise in folgender Form zu geschehen:

- Nachweis der beruflichen Befugnis durch einen Auszug aus dem zentralen Gewerbemelderegister
- Nachweis der beruflichen Zuverlässigkeit durch einen Strafregisterauszug
- Nachweis der technischen Leistungsfähigkeit durch Angabe von Referenzprojekten

§ 78 BVERGG bestimmt eine Erleichterung der Nachweisprüfung für die Beschaffungen im Unterschwellenbereich, nach der Auftraggeber bei Aufträgen, die einen geschätzten Auftragswert von 120.000 € (bei Bauaufträgen) bzw. 80.000 € (bei Liefer- oder Dienstleistungsaufträgen) nicht überschreiten, von einem Nachweis der Befugnis, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit absehen

können, sofern kein Grund zum Zweifel am Vorliegen der Eignung eines Bieters oder Bewerbers besteht.

§ 69 BVERGG legt abhängig von der Verfahrensart die unterschiedlichen Zeitpunkte (z. B. Angebotsöffnung, Aufforderung zur Angebotsabgabe) fest, zu dem die Unternehmer über die erforderliche Eignung verfügen müssen.

Auswahlkriterien

Gemäß § 2 Z 20 A BVERGG versteht man unter dem Begriff „Auswahlkriterium“ die vom Auftraggeber in der Reihenfolge der Bedeutung festgelegten, auf den Leistungsinhalt abgestimmten und unternehmerbezogenen Kriterien, die die Basis für die Qualitätsbeurteilung der Bewerber und für die Auswahl im nicht offenen Verfahren, im Verhandlungsverfahren, bei nicht offenen Wettbewerben oder im wettbewerblichen Dialog darstellt. Dabei müssen diese Kriterien bereits im Vorhinein bekannt sein.

Zuschlagskriterien

Im Unterschied zu den Eignungs- bzw. Auswahlkriterien sind Zuschlagskriterien auftragsbezogen. Sie sind nach § 2 Z 20 D AA BVERGG die bei der Wahl des technisch und wirtschaftlich günstigsten Angebotes vom Auftraggeber festgelegten Kriterien, die zur Ermittlung des technisch und wirtschaftlich günstigsten Angebots dienen. Auch die objektive Vergleichbarkeit der Angebote wird durch Zuschlagskriterien gesichert.

§ 80 ABS 3 BVERGG verlangt vom Auftraggeber, dass er in der Bekanntmachung oder in den Ausschreibungsunterlagen anzugeben hat, ob die Zuschlagserteilung dem technisch und wirtschaftlich günstigsten Angebot oder dem Angebot mit dem niedrigsten Preis zukommen soll.

Bei der Wahl der Zuschlagskriterien zur Findung des technisch-wirtschaftlich günstigsten Angebots genießt der Auftraggeber im Wesentlichen gewisse Freiheit. Eine Einschränkung erfährt diese nur durch das für die Privatwirtschaftsverwaltung anzuwendende Sachlichkeitsgebot des Gleichheitssatzes bzw. dadurch, dass die ausgewählten Kriterien für die Ermittlung des technisch-wirtschaftlich günstigsten Angebots bei Bezugnahme auf den konkreten Auftrag geeignet sein müssen. Beispielhaft listet § 2 Z 20 D AA BVERGG mögliche Kriterien wie Qualität, Preis, technischer Wert, Ästhetik, Zweckmäßigkeit, Umwelteigenschaften, Betriebskosten, Rentabilität, Kundendienst, technische Hilfe, Lieferzeitpunkt und Lieferungs- bzw. Ausführungsfrist.

SACHS&HAHL [2006] nennen folgende aus der Judikatur und dem BVerGG direkt abgeleitete Grundsätze bei der Festlegung der Zuschlagskriterien:

- Konkretisierungsgebot
- Wirtschaftlichkeitsgebot und Gebot der Auftragsbezogenheit
- Objektivitätsgebot und Willkürverbot
- Transparenzgebot
- Vergleichbarkeit
- Grundsatz der Nichtdiskriminierung
- Reihungs- oder Gewichtungsverpflichtung

4.6 Conclusio I: „Verantwortungsbereich der Gemeinde“

Die dargelegten Rechtsgrundlagen verpflichten Gemeinden zur winterlichen Erhaltung ihrer Wege bzw. in ihrem Zuständigkeitsbereich. Dieser Verantwortungsbereich der Gemeinde setzt sich aus

jenen Verkehrsflächen zusammen, für welche sie nach vertraglichen aber hauptsächlich nach gesetzlichen Bestimmungen für die Betreuung und Erhaltung verantwortlich ist.

Nach § 1319A Abs 2 ABGB wird ein „Weg“ als Landfläche definiert, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen für den Verkehr jeder Art oder für bestimmte Arten des Verkehrs benützt werden darf, auch wenn sie nur für einen eingeschränkten Benutzerkreis bestimmt ist. Nach HARRER [2006] ist der Begriff „Weg“ in einem sehr weiten Sinn zu interpretieren. So sind Anlagen wie Brücken und Durchlässe, aber auch Böschungen, die sich in seinem Zug befinden und dem Verkehr dienen, Bestandteil des Weges. Unter den Wegbegriff fallen daher Verkehrsflächen aller Art unabhängig davon, ob der Weg künstlich angelegt worden oder z. B. allein aufgrund längerer Benützung entstanden ist [HARRER, 2006].

Wegehalter im Sinne des § 1319A ABGB wiederum ist nun diejenige natürliche oder juristische Person, die die Erhaltungskosten hinsichtlich der jeweiligen Verkehrsfläche trägt und die diesbezügliche Verfügungsmacht hat, die entsprechenden Maßnahmen zu setzen [siehe z. B. OGH 25.03.1999, 2 Ob 78/99f].

Für welche Wege die Vorarlberger Gemeinden Halter sind, bestimmt zunächst das VLBG STRG. Dieser Halterbegriff ist nicht nur erfüllt, wenn die Gemeinde ihre eigenen Verkehrsflächen (Gemeindestraßen, Güterwege) betreut, sondern auch dann, wenn die Merkmale der Verfügungsmacht und Kostentragung seitens der Gemeinden auch hinsichtlich anderer Verkehrsflächen (Interessentenwege) zutreffen [WAGNER, 2006].

Verkehrsflächen der Gemeinden im eigentlichen Sinn sind öffentliche Verkehrsflächen, die überwiegend nur für den lokalen Verkehr von Bedeutung sind. Mit öffentlichen Verkehrsflächen wiederum sind solche Straßen gemeint, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen genutzt werden können, wobei nicht das Eigentumsverhältnis sondern die Benützung maßgebend ist [GARGITTER, 2001].

Straßenerhalter als Träger von Privatrechten und somit für den Winterdienst auf diesen Verkehrsflächen zuständig sind die Vorarlberger Gemeinden nach § 9 Abs 8 VLBG STRG somit für die Gemeindestraßen im engeren Sinn, nach SCHNEIDER [2009] aber auch für die von jedermann benutzbaren Privatstraßen der Gemeinde (z. B. Zugang zum Gemeindeamt).

Straßen sind nach § 1 Abs 3 VLBG STRG bauliche Anlagen, die mit einem Grundstück in fester Verbindung stehen und dem Verkehr von Fußgängern, Tieren und Fahrzeugen dienen. Dazu zählen grundsätzlich neben der eigentlichen Straßenverkehrsfläche auch die im Zuge einer Straße angeordneten und dem Verkehr dienenden unbeweglichen Anlagen (z. B. Rad- und Gehwege, Parkplätze, Haltestellenflächen einschließlich Wartehäuschen). Welche Flächen Bestandteile der Straße sind, wird zukünftig im Rahmen einer Novelle des VLBG STRG – der Entwurf befindet sich derzeit noch in der Begutachtungsphase – auch noch dezidiert festgelegt.

Nach § 9 Abs 1 VLBG STRG sind Gemeindestraßen dabei jene Straßenzüge, die seitens der Gemeinde unter Rücksichtnahme auf die finanziellen Möglichkeiten, die für den Verkehr innerhalb des Gemeindegebiets als notwendig erachtet werden. Gemeindestraßen sind von der Gemeindevertretung durch Verordnung zu solchen Straßen zu erklären. Es können dabei auch Straßenzüge zu Gemeindestraßen erklärt werden, deren Bau beabsichtigt, aber noch nicht durchgeführt ist [§ 9 Abs 1 VLBG STRG].

Darüber hinaus kann Vorarlberger Gemeinden nach dem VLBG STRG auch noch für öffentlichen Privatstraßen die Zuständigkeit zugesprochen werden, wenn dem jeweiligen Eigentümer des

Straßengrundes die Erhalterverpflichtung finanziell nicht zumutbar ist oder die Straße hauptsächlich den Bedürfnissen anderer dient [§ 21 ABS 2 VLBG STRG].

Auch Wanderwege sind von den Gemeinden bedingt zu betreuen, da nach § 23 ABS 1 VLBG STRG die Eigentümer von öffentlichen Privatstraßen, die vorwiegend dem Wandern dienen (Wanderwege) dulden müssen, dass Gemeinden diese Wege erhalten und an solchen Wegen Wegweiser und Markierungszeichen anbringen.

Weiters haben die Vorarlberger Gemeinden im verbauten Gebiet [§ 6 ABS 5 VLBG STRG] an Gemeindestraßen Gehsteige zu errichten, soweit es die Verhältnisse erfordern [§ 10 ABS 1 VLBG STRG]. Mangels anderer gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen sind die Gehsteige von der Gemeinde zu erhalten [§ 10 ABS 7 VLBG STRG].

Somit trifft die Verpflichtung zur Räumung und Streuung von Gehsteigen und Gehwegen innerhalb des Ortsgebietes grundsätzlich die Gemeinden. Diese Zuständigkeit wird allerdings durch die Anrainerverpflichtung des § 93 STVO und durch § 32 ABS 1 VLBG STRG abgegrenzt, da demnach die Eigentümer von Liegenschaften in Ortsgebieten verpflichtet sind, die angrenzenden Gehsteige und Gehwege mit einer maximal Entfernung von 3 m zur Liegenschaft zu säubern sowie zu bestreuen.

Somit fällt die Zuständigkeit für angrenzende Wege hinsichtlich des Winterdienstes nach § 93 STVO nur in Bereich der Gemeinden, wenn

- sie selbst Liegenschaftseigentümer ist
- kein Liegenschaftseigentümer vorhanden ist
- die Liegenschaft unverbaut ist und der Forst- bzw. Landwirtschaft dient, wobei es nicht auf die Widmung, sondern auf die Nutzung ankommt
- der Weg mehr als 3 m von einer eigenen oder fremden Liegenschaft entfernt und sie Eigentümer der Böschung, des Grabens oder Grünstreifens bzw. der dem öffentlichen Verkehr dienenden Grundfläche ist

Übernimmt die Gemeinde allerdings ausdrücklich (Werkvertrag) oder stillschweigend über Jahre hinweg die Schneeräumung und die Streuung für die Anrainer übernimmt sie unter bestimmten Umständen auch schlüssig die Anrainerverpflichtungen (siehe dazu Abschnitt 4.3).

Auch aus rechtsgeschäftlichen Vereinbarungen (meist auf Basis von Werkverträgen) kann sich für Gemeinden eine Verpflichtung zum Winterdienst ergeben (siehe dazu 4.3)

Die Zuständigkeiten für den Vorarlberger Winterdienst, die sich aus den gerade dargelegten Verpflichtungen ergeben, werden in Tabelle 7 zusammengefasst.

Tabelle 7: Verkehrsflächen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden Vorarlbergs

Verkehrsfläche	Erklärung
<i>Gemeindestraßen</i>	Gemeindestraßen allesamt ihrer Bestandteile im engeren Sinn; von der Gemeindevertretung durch Verordnung als solche erklärt
<i>Bestandteile der Gemeindestraßen</i>	z. B. Parkplätze, Haltestellenflächen, Straßenböschungen, Straßengraben, Entwässerungsanlagen, Bankette
<i>Privatstraßen der Gemeinde</i>	Für jedermann zugängliche Privatstraßen wie der Zugang zum Gemeindeamt, Schulen, Kindergärten
<i>Öffentliche Privatstraßen</i>	In Ausnahmefällen z. B. bei Befreiung der Anrainer von

	ihren Pflichten
<i>Gehsteige</i>	Bei denen die Gemeinde Anrainer ist; Bei denen die Anrainerpflicht in Ortsgebieten entfällt oder ausdrücklich per Werkvertrag bzw. stillschweigend von der Gemeinde übernommen wird;
<i>Wanderwege</i> (Tier- und Fußgängerverkehr, Spazierwege)	Weg muss nicht künstlich geschaffen sein
<i>Öffentliche Wege</i> (idR Gehsteige oder -wege bzw. wenn nicht vorhanden Straßen) an angrenzenden, <u>gemeindeeigenen</u> Liegenschaften	Entlang der Gemeindegrundgrenze falls Weg nicht mehr als 3 m davon entfernt falls Weg mehr als 3 m entfernt und Gemeinde ist auch Eigentümer der anschließend angrenzenden Grundfläche
<i>Öffentliche Wege</i> (idR Gehsteige oder -wege bzw. wenn nicht vorhanden Straßen) an angrenzenden, <u>gemeindefremden</u> Liegenschaften	<u>bedingt:</u> durch stillschweigende Übernahme <u>unbedingt:</u> durch ausdrückliche Vereinbarung (z. B. Vertrag), bei Wegen an Gemeindestraßen im verbauten Gebiet ohne Anrainer bei gemeindefremden, unverbauten Liegenschaften, die der Land- und Forstwirtschaft dienen falls Weg mehr als 3 m entfernt und Gemeinde ist Eigentümer der anschließend angrenzenden Grundfläche
<i>Vertraglich übertragene Wege</i>	z. B. ein Stück Landesstraße, Gehsteige außerorts, Gemeindestraßen von Nachbargemeinden, Privatstraßen

4.7 Conclusio II: „Woraus ergibt sich eine konkrete Haftung für Gemeinden?“

Haftungen für Gemeinden hinsichtlich des Winterdienstes ergeben sich aus Verletzung ihrer Erhaltungspflichten für den eigenen kommunalen Betreuungszuständigkeitsbereich (siehe Abschnitt 4.6). Verspätete, mangelhafte oder gar versäumte Schneeräum- und Streuarbeiten sind die notwendige, aber nicht immer hinreichende Voraussetzung für jede Haftung [LANGER, 1998].

Die ordnungsgemäße Erfüllung der gesetzlichen Straßenreinigungspflicht sowie der Verkehrssicherungspflicht durch den Winterdienst-Verantwortlichen ist häufig Gegenstand von Haftungsfragen, wobei eine gesetzliche Definition fehlt, die die Art und Weise, Mengen oder den Zeitpunkt vorgeben. Rechtzeitige und zureichende Maßnahmen können somit nur an ihren Wirkungen gemessen werden [LANGER, 1998].

In diesem Abschnitt sollen aus den Erkenntnissen der bearbeiteten Judikatur und einschlägiger Literatur jene Fehler bei der winterlichen Straßenerhaltung zusammengefasst werden, aus denen sich konkrete Haftungen für Gemeinden ergeben können. Haftungsursachen können dabei die folgenden sein:

- Organisationsverschulden
- Durchführungsverschulden

- Überwachungsverschulden

Organisationsverschulden

Aus rechtlicher Sicht ist eine effektive Organisation von unausweichlicher Bedeutung, denn als juristische Person haften die Gemeinden nach der ständigen Rechtsprechung auch, wenn ihre Organisation unzureichend war, um einen ordnungsgemäßen Schneeräumungs- und Streudienst sicherzustellen [OGH 12.3.1987, 8Ob66/86].

Eine Gemeinde haftet für eigenes Verschulden ihrer leitenden Funktionäre, wenn ihre Organisation unzureichend ist, um einen entsprechenden Schneeräum- und Streudienst sicherzustellen [OGH 2Ob179/71 RZ 1972/169].

Speziell bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Winterdienstarbeiten (siehe z. B. in Kapitel 4.2.1.4) wird die Frage nach einer funktionierenden Organisation des Winterdienstes aufgeworfen. Dabei ist es von großer Relevanz, ob die mangelnde Organisation der juristischen Person Gemeinde ausschlaggebender Grund für einen aufgetretenen Schaden war. Gemeinden müssen demnach dann für einen Schaden aufkommen, wenn ein Organ der Gemeinde oder auch „nur“ ein Repräsentant – ein Mitarbeiter mit gehobenem Wirkungsbereich oder eine leitende Stellung mit selbständigem Wirkungsbereich – den Organisationsmangel selbst herbeiführt, nicht rechtzeitig erkannt bzw. nicht beseitigt hat [siehe z. B. ÖSTB, 2000].

Bei der Organisation des Winterdienstes haben die Gemeinden – unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit – die Winterdiensteinsätze nach den verfügbaren Mitteln bzw. nach der Bedeutung der zu betreuenden Verkehrsflächen zu staffeln (Dringlichkeitsreihung) und besonders gefährdete Abschnitte zu berücksichtigen. Dabei spielen auch der Einsatz geeigneter Fahrzeuge, die Auswahl adäquater Streumittelarten und -mengen und die Fragen der Überwachung der Durchführung eine bedeutende Rolle. Auch wenn der Anspruch an die Organisationsfähigkeit in Relation zur Gemeindegröße beurteilt wird [dazu z. B. OGH 8 Ob 150/78 ZVR 1979; OGH 8 Ob 526/87 ZVR 1987/79], können den Gemeinden ein mangelhafter bzw. fehlerhafter Mitteleinsatz oder eine nicht durchdachte Mittelverwendung als Organisationsfehler angelastet werden. Die ständige Rechtsprechung fordert auch immer wieder den Nachweis der Durchführung des Winterdienstes. Somit kann auch eine mangelhafte Dokumentation (Dringlichkeits- und Einsatzpläne, Einsatzprotokolle) aufgrund des Fehlens von Beweisen als Organisationsverschulden ausgelegt werden [z. B. ÖSTB, 2000]

Ein weiterer organisatorischer Aspekt im Bereich der Winterdienstarbeiten ist die Beschaffung von Wetterinformationen. Die Unkenntnis über die Witterung ist kein Grund der zugunsten der Gemeinde ausgelegt wird. Sorgfältiges Verhalten erfordert eine zeitgerechte Einholung notwendiger Informationen. Unter Umständen kann eine Zusammenarbeit mit dem Wetterdienst erforderlich sein, um einen Organisationsmangel zu vermeiden [z. B. MALOJER, 2011].

Als typische Organisationsfehler, aus denen sich in der Regel Haftungen ergeben, können vor allem die folgenden festgehalten werden:

- kein bzw. mangelhafter Einsatzplan
- keine oder mangelhafte Einweisung oder Überwachung der Mitarbeiter
- Unterlassung von Kontrollfahrten
- Unterlassung der Wetterlagebeobachtung
- Keine oder unvollständige Dokumentation

Durchführungsverschulden

Da es gesetzlich nicht detailliert festgeschrieben ist, in welchem Ausmaß die Winterdienstarbeiten durchzuführen sind, ist es rechtlich von Bedeutung, ob die vom Gesetz vorgegebene Wirkung der Tätigkeiten unter den gegebenen Erfordernissen eingetreten oder ausgeblieben bzw. worauf ein unzureichender Effekt zurückzuführen ist. Neben einer fehlerhaften Winterdienstorganisation können Gemeinden auch für mangelhaft durchgeführte, praktische Arbeiten haftbar gemacht werden [SCHNEIDER, 2009].

Als typische Durchführungsfehler, aus denen sich in der Regel Haftungen ergeben, können als Konsequenz zu den vorangegangenen Ausführungen vor allem die folgenden festgehalten werden:

- unzureichende, mangelhaft durchgeführte oder gar keine Schneeräum- und Streumaßnahmen
- Unterlassen von Aufstellung von Gefahrenzeichen
- Falscher Streumiteleinsatz (z.B. nur Splitt- und keine Salzstreuung bei kurvenreicher, abfallender Straße)
- falsche (technisch, zeitlich) Betreuung (z. B. Straßenwaschung bei Minusgraden)

Überwachungsverschulden

Wie unter 4.4.4 ausführlich erläutert, müssen Gemeinden nicht zwingend die ihnen obliegenden Winterdiensttätigkeiten selbst durchführen, sondern können diese an Dritte (private Unternehmen) übertragen. In diesem Fall haftet die Gemeinde nur noch für Auswahl- und Überwachungsverschulden gemäß § 1315 ABGB.

Mangelhaftes Verhalten im Sinne einer nicht ordnungsgemäßen Überwachung ergibt sich demnach aus dem Unterlassen einer regelmäßigen Kontrolle, ob der Dritte seinen Aufgaben rechtzeitig und ausreichend nachkommt.

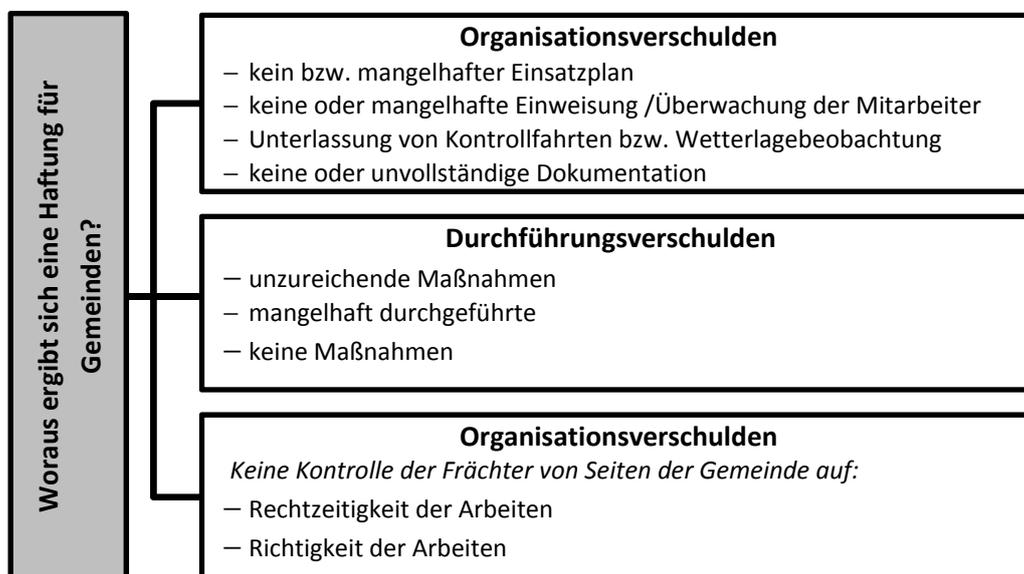


Abbildung 11: Zusammenfassung der Haftung für Gemeinden aus dem Winterdienst

5 Konsequenzen für den kommunalen Winterdienst

Vorarlberger Gemeinden stehen im Zuge ihrer Verantwortlichkeiten hinsichtlich des Winterdienstes vor der Herausforderung, sämtliche Arbeiten so durchzuführen, dass sie im Schadenfall zivil- oder strafrechtlichen Ersatzansprüchen entgehen können. Grundsätzlich können Gemeinden dabei einerseits bereits im Vorfeld versuchen, alle möglichen Maßnahmen zu ergreifen, um Haftungen so gut es geht auszuschließen. Andererseits gibt es die Möglichkeit, Kosten, die aus Ansprüchen als Folge von Haftungen entstehen, auf Versicherungsgesellschaften abzuwälzen.

Die Ausführungen in Kapitel 4 zeigen, dass an Gemeinden keine übertriebenen Anforderungen gestellt werden und somit kein Grund zu überzogener Besorgnis besteht, wenn grundlegende Regeln eingehalten werden. In diesem Abschnitt werden als Schlussfolgerung der vorangegangenen Ausführungen Empfehlungen zur Haftungsvermeidung abgeleitet, ein möglicher Schutz durch Versicherungsgesellschaften geklärt und Muster-Prozessabläufe erarbeitet. Auch wird ein Ausblick auf unterstützende, telematische Hilfsmittel im Rahmen der Winterdienstarbeiten gegeben.

5.1 Empfehlungen zur Vermeidung von Haftungen

Organisatorische Fehler, falsche oder keine Durchführung, unzureichende Dokumentation aber auch Verschulden bei der Auswahl oder Überwachung sind üblicherweise Voraussetzungen, aus denen sich konkrete Haftungen für Gemeinden im Rahmen der winterlichen Straßenerhaltung ergeben können (siehe dazu Punkt 4.7). Wichtig erscheint, sich den Grundsatz vor Augen zu halten, dass es darauf ankommt, ob die verantwortliche Gemeinde im Einzelfall ihre zumutbaren Maßnahmen getroffen hat, um die ordnungsgemäße und sichere Benützung der Verkehrsfläche zu gewährleisten. Dabei wird kleineren Gemeinden weniger zugemutet als großen [z. B. OGH 10.10.2002, 2 Ob 226/02b].

Ausgehend von gesetzlichen Grundlagen, der Rechtsprechung und den Bestimmungen der RVS bzw. Erkenntnissen aus Forschungsarbeiten lassen sich Empfehlungen formulieren, bei deren Anwendung von einer haftungsfreien Durchführung der kommunalen Winterdiensttätigkeiten auszugehen ist.

5.1.1 Klare Organisationsstrukturen

Sorgfältige Abgrenzung des Verantwortungsbereichs

Unabhängig davon, ob der kommunale Winterdienst über den gemeindeeigenen Bauhof, gemeindeübergreifend über einen gemeinsamen Werkhof oder zum Teil bzw. ausschließlich durch Dritte durchgeführt wird, ist die Einführung einer klaren Organisationsstruktur anzuraten. Jegliche Festlegungen sollten dabei zur Sicherheit in schriftlicher Form vorliegen:

- Abklärung gemeindeübergreifender Kooperationen
- Abgrenzung des Betreuungsgebiets zu anderen (z. B. Gehsteige – Straßen)
- Absprache der Schnittstellen mit anderen Gemeinden
- Beachtung einer korrekten Vergabe im Fall einer Auslagerung (von Teilen) des Winterdienstes
- Beachtung von rechtsicheren Winterdienstverträgen im Fall einer Auslagerung
- Konkrete Zuteilung der Zuständigkeiten (z. B. an Bauhof, Fremdfirmen, auf Abruf usw.)
- Absprache der Schnittstellen mit anderen Durchführenden
- Vermeidung ungewollter Übernahmen (z. B. stillschweigende Übernahme von Anrainerpflichten)

Verantwortliche im Winterdienst

Für die effiziente Abwicklung des Winterdienstes ist nach FSV [2010] ein verantwortlicher Einsatzleiter (z.B. Werkmeister des Bauhofes) zu bestimmen, der diese Aufgabe jedoch generell oder zeitlich (z. B. in der Nacht oder an Wochenenden) an einen Mitarbeiter weitergeben kann. Auch kann es Sinn machen, die Einsatzleitung getrennt für verschiedene Betreuungsbereiche wie Straßen, Fußgängerbereiche usw. festzulegen [z. B. FSV, 2010].

Grundsätzlich können die wichtigsten Aufgaben und Verantwortungen des Einsatzleiters nach FSV [2010] oder FGSV [2010] wie folgt beschrieben werden:

- Überwachung und Einschätzung des Straßenzustands und der Wetterlage
- Einsatzauslösung (Alarmierung des Personals und der Fremdunternehmer)
- Einsatzsteuerung
- Überwachung des Einsatzes
- Sicherstellung einer entsprechenden Kontrolle
- Ansprechpartner für die Polizei und Dritte

Information der Bürgerinnen und Bürger über die Anrainerpflicht

Um einer stillschweigenden Übernahme der Schneeräum- und Streupflichten der Liegenschaftseigentümer vorzubeugen (siehe dazu Abschnitt 4.2.2.3), empfiehlt es sich, die Anrainer in geeigneter Form (z. B. Gemeindezeitung, Anschlagtafel vor dem Gemeindeamt, Postwurfsendung) über die gesetzlichen Anrainerverpflichtungen im Sinne des § 93 StVO zu informieren.

Inhalt dieser Bekanntgabe sollten die Feststellungen sein, dass die fallweise Gehsteigräumung durch die Gemeinde die einzelnen Anrainer nicht von ihren Pflichten gemäß § 93 StVO befreit. Diese können nicht davon ausgehen, dass die Gehsteige von der Gemeinde überhaupt und rechtzeitig geräumt werden. Vielmehr handelt es sich bei diesen sporadischen Winterdienstarbeiten um ein unverbindliches Entgegenkommen, wenn aus organisatorischen Gründen ein entsprechender Personal- und Maschineneinsatz möglich ist [siehe z. B. MARKTGEMEINDEAMT WAIZENKIRCHEN, 2002].

Beispielhaft kann auf eine entsprechende Kundmachung [LÄNGAUER, 2011, S. 2] der Stadtgemeinde Hallein in Salzburg hingewiesen werden, die in der Zeit von 1. November 2011 bis 31. März 2012 via Internet, Amtstafel der Stadtgemeinde, Städtischen Wirtschaftshof und Stadtpolizei darauf aufmerksam macht, dass es

„im Zuge der Durchführung des Winterdienstes auf öffentlichen Verkehrsflächen [...] aus arbeitstechnischen Gründen vorkommen [kann], dass die Städtische Straßenverwaltung Flächen räumt und streut, wozu die Anrainer oder Grundeigentümer gesetzlich verpflichtet sind.“

„Die Stadtgemeinde Hallein weist ausdrücklich darauf hin, dass es sich dabei um eine (zufällige) unverbindliche Arbeitsleistung der Stadt handelt, aus der kein Rechtsanspruch abgeleitet werden kann, die gesetzliche Verpflichtung sowie die damit verbundene zivilrechtliche Haftung für die zeitgerechte und ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten in jedem Fall beim verpflichteten Anrainer bzw. Grundeigentümer verbleibt [...].“

Auch sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass die Übernahme einer Räum- und Streupflicht durch „stillschweigende (konkludente) Übung“ im Sinne des § 863 ABGB explizit ausgeschlossen wird.

5.1.2 Organisation und Durchführung nach dem Stand der Technik

Freiwillige Anwendung der RVS

Eine gesetzliche Definition, in welchem Ausmaß wann und wie gestreut werden muss, ist in Österreich nicht vorhanden. Die Winterdienstrichtlinie RVS 12.04.12 [FSV, 2010] zur Organisation und Durchführung des Winterdienstes geht hingegen konkreter auf Fragen der praktischen Umsetzung der Winterdienstpflichten ein.

Auch wenn außerhalb von Bundesstraßen keine rechtliche Verpflichtung zur Anwendung dieser Richtlinien besteht, wird dieses Regelwerk als Stand der Technik in Haftungsfragen als Grundlage zur Überprüfung der Zumutbarkeit der gesetzten Maßnahmen herangezogen. Durch die Anwendung dieser RVS haben Gemeinden somit den Vorteil, dass Winterdienstarbeiten durch eine Einhaltung der festgeschriebenen Regeln und Anforderungen weitgehend haftungsfrei sein dürften.

Da es sich bei den Empfehlungen der RVS um Mindestanforderungen handelt, ergeben sich die tatsächlichen Erfordernisse in einer Gemeinde jedoch insbesondere aus der Praxis. Es ist den Gemeinden dabei nicht zu empfehlen, ihren Winterdienst ohne geeignete Richtlinien durchzuführen. Sofern sie keine eigenen, brauchbaren Regelwerke erstellt, erscheint es daher zweckmäßig und aus rechtlicher Sicht sinnvoll, die von der FSV ausgearbeiteten Richtlinien per Gemeinderatsbeschluss freiwillig anzuwenden.

Mindestanforderungen einhalten

Unabhängig davon, ob Gemeinden die Winterdienstrichtlinie der FSV [2010] anwendet, sind die Anforderungen der festgelegten Winterdienstkategorien einzuhalten. Dies umfasst im Wesentlichen die folgenden Punkte und kann detailliert dem Anhang C entnommen werden:

- Betreuungsart
- Betreuungszeitraum
- Maximale Schneehöhen
- Umlaufzeiten eines Winterdiensteinsatzes
- Verwendete Streumittel
- Zustand der Betreuungsfläche nach Einsatzende

Streustoffeinsatz nach dem Stand der Technik

Die Anwendung der Streumittel je nach Zeitpunkt, Art und Menge richtet sich grundsätzlich nach dem vorherrschenden bzw. zu erwartenden Fahrbahnzustand und den Temperaturen. Dabei richten sich die Strategien nach der Verkehrsbedeutung der Straßen, der Trassierung und dem örtlichen Einzelfall. Da das Gesetz keinerlei Auskunft über den Einsatz von Streumitteln gibt, im Schadenfall jedoch die Frage nach dem richtigen Einsatz relevant wird, sollten daher gültige Festlegungen berücksichtigt werden, die den Stand der Technik darstellen.

Hinsichtlich der Streumittelart (auftauend oder abstumpfend) und den -mengen empfiehlt sich eine Orientierung an den Vorgaben der RVS 12.04.12 [FSV, 2010] und deren Winterdienstkategorien (siehe Anhang C). Detaillierte Anhaltswerte zu Mengen, Zeitpunkt bzw. Art des Aufbringens können ergänzend vor allem auch den Winterdienstempfehlungen von HOFFMANN ET AL. [2011A] entnommen werden (siehe Tabellen unter Anhang B). Für Deutschland hat der Fachausschuss Winterdienst im September 2011 „Praktische Empfehlungen für ein effektives Räumen und Streuen im Straßenwinterdienst“ [FGSV, 2011] herausgegeben, in denen für verschiedene Zustände konkrete Streudichten empfohlen werden.

5.1.3 Durchdachte Einsatzplanung

Die Gemeinde braucht unabhängig von einer Haftung, sozusagen allein schon zur ordnungsgemäßen Abwicklung des Winterdienstes (Räumung und Streuung) eine organisierte Systematik der Abläufe. Um jedoch Haftungen aufgrund unzureichender Organisation zu entgehen, ist die Erstellung eines Einsatzplans für den Winterdienst unabdingbar. Zur Einsatzplanung sind folgende Festlegungen, in der Regel in Form von Plänen erforderlich [siehe z. B. FGSV, 2010]:

- Prioritätenreihung
- Personal-Einsatzpläne
- Räum- und Streupläne
- Kontrollplan

Um das Verständnis für den Ablauf und des festgelegten Einsatzplanes zu erhöhen, empfiehlt sich eine wiederkehrende Information an die Einwohner.

Dringlichkeitsreihung

Es ist grundsätzlich nicht möglich, das gesamte Betreuungsgebiet gleichzeitig zu bedienen. Deshalb empfiehlt es sich das zu betreuende Straßen- und Wegenetz entsprechend der verkehrlichen Bedeutung sowie der Notwendigkeit einer frühzeitigen Sicherung in Prioritätsstufen einzuteilen. Sinnvollerweise werden den einzelnen Dringlichkeitskategorien die Zeiträume und die Häufigkeit der Schneeräumung zugeordnet (siehe Kapitel 2.4.2).

Die RVS 12.04.12 [FSV, 2010] legt in diesem Sinne Anforderungsniveaus für die entsprechenden Winterdienstkategorien fest (siehe dazu Kapitel 3.5.1 und Anhang C). Dieses Ausmaß an Betreuungszeiträumen und Umlaufzeiten sollte, um Haftungen ausschließen zu können, in der jeweiligen Umsetzung dabei nicht unterschritten werden. Jedoch hält SCHNEIDER [2009] fest, dass eine Festlegung, dass in den Nachtstunden überhaupt nicht geräumt und gestreut wird, die Gemeinden nicht von einer Haftung entbindet, besonders wenn aufgrund der Wetterprognosen mit starken Behinderungen zu rechnen ist. In einem solchen Fall sollten Maßnahmen im Einsatzplan festgelegt werden, die entsprechende Reaktionen sicherstellen.

Erstellen von Personaleinsatz- bzw. Dienstplänen

Es empfiehlt sich rechtzeitig vor Winterbeginn Personal-Einsatzpläne zu erstellen, abgestimmt und den beteiligten Mitarbeitern zur Kenntnis gebracht werden. Dabei sollten folgende Bestimmungen in Dienstplänen festgehalten werden [siehe u. a. FSV, 2010]:

- Personaleinteilung und Einsatzleitung
- Einsatzzeiten
- Bereitschaftsdienst (Rufbereitschaft usw.)
- Alarm- und Notfallpersonalpläne
- Alarmierungswege und -abläufe
- Dezierte Kontrollpflichten der zuständigen Mitarbeiter
- Telefonlisten

Es empfiehlt sich auch die Kontrollpflichten der zuständigen Mitarbeiter deziert zu verankern, da Festlegungen, dass in den Nachtstunden (etwa von 22 bis 5 Uhr früh) überhaupt nicht geräumt und gestreut wird, Gemeinden nicht von einer Haftung entbinden [SCHNEIDER, 2009]. Die Einrichtung eines Streifendienstes, der die Straßen auf Straßenglätte und die Notwendigkeit der Schneeräumung kontrolliert und bei Gefahrensituationen die erforderlichen Maßnahmen (Verständigungen) durchführt, ist üblich bzw. auch ratsam.

Besonders ist auf die Anliegen und Interessen der Belegschaft bei den Arbeitszeiten zu achten, mindestens sind allerdings die gesetzlichen Vorgaben maximaler Einsatzzeiten und minimaler Ruhezeiten zu berücksichtigen (siehe Kapitel 3.3.2).

Aufstellung eines Räum- und Streuplanes

Zur effizienten Ablauforganisation des Winterdiensteinsatzes ist es nach DURTH&HANKE [2004] notwendig, Räum- und Streupläne anzufertigen, die im Schadenfall als Beweismittel herangezogen werden können. Diese legen den Fahrzeugeinsatz der Räum- und Streufahrzeuge und die Reihenfolge für bestimmte Einsatzstrecken fest. In der Regel wird dabei die Fahrtroute (inkl. Wende- und Leerfahrten) in grafischer Form in einem Lageplan und/ oder als Liste genau vorgegeben. Alternativ oder ergänzend kann die Routenführung auch über einen Bordcomputer implementiert werden.

Dabei sind besonders folgende Komponenten zu berücksichtigen, die als Grundlage herangezogen werden sollten:

- Betreuungszeiträume
- Maximale Umlaufzeiten
- Vorgesehene Betreuungsart

Mindestanforderungen dafür sind die Festlegungen nach den jeweiligen Winterdienstkategorien der RVS 12.04.12 [FSV, 2010], wobei beispielsweise Umlaufzeiten für Räumen und Streuen unterschiedlich sein können.

Besondere Beachtung gilt es einer gebiets- und wegeübergreifenden Koordination des Winterdienstes zu schenken, um eine optimale Abstimmung an den Schnittstellen der Betreuungsgrenzen sicherzustellen.

Aufstellungen eines Kontrollplans

Um organisatorische Mängel hinsichtlich der Haftung im Schadenfall ausschließen zu können, empfiehlt sich ergänzend zu den Räum- und Streuplänen die Erstellung eines Kontrollplans für jedes Betreuungsgebiet, der die Häufigkeit der Kontrollfahrten und die Maßnahmen im Fall einer erforderlichen Reaktion festlegt. Besonderes Augenmerk gilt es auf kritische Stellen wie Brücken, exponierte Lagen, Industrieschneebereiche etc. zu legen [FSV, 2010].

Aus rechtlicher Sicht erscheint dabei auch wichtig, eine Dokumentation der Kontrolle mit folgenden Bestandteilen zu führen:

- Strecke (Ort)
- Zeit
- Wetterzustand
- Fahrbahnzustand

Schulung von Personal

Der Winterdienst ist durch eine rasche Weiterentwicklung der eingesetzten Methoden und Techniken gekennzeichnet. Regelmäßiger Personalwechsel und Wissen, das über die Sommermonate verloren geht, lassen regelmäßigen Schulungen eine große Bedeutung zukommen. Dabei empfiehlt es sich besonders folgende Themengebiete anzuschneiden:

- Rechtliche Rahmenbedingungen des kommunalen Winterdienstes
- Wettervorhersagen und Wetterbeobachtungen
- Richtige Einschätzung der aktuellen Lage
- Einsatzpläne und Einsatzablauf

- Streustoff-Anwendung nach dem Stand der Technik
- Maßnahmen zum sparsamen Einsatz von Streustoffen
- Korrekte Dokumentation der Tätigkeiten

5.1.4 Funktionsfähiges Einsatzmanagement

Beschaffung und Beobachtung von Wetter- und Straßenzustandsdaten

Um eine sachgerechte und schnelle Entscheidung für oder gegen einen Winterdiensteinsatz fällen zu können, ist es unabdingbar, Kenntnis über die aktuelle Wetterlage und deren weitere Entwicklung sowie des Straßenzustandes zu besitzen. MALOJER [2011] hält fest, dass sich der Straßenerhalter ordnungsmäßig auf das prognostizierte Geschehen vorbereitet und demnach über die Wetterentwicklung informieren muss, um nicht von der Wetterlage überrascht zu werden.

Den Verantwortlichen sollten Daten sowohl über die aktuelle Lage als auch über den voraussichtlichen Verlauf zur Verfügung stehen. Dies können beispielsweise folgende Datenquellen sein:

- eigene aktuelle Beobachtungswerte aus Kontrollfahrten
- Informationen aus einem Austausch mit anderen Winterdienstorganisationen (benachbarte Meistereien/Bauhöfe) oder den Polizeidienststellen
- Straßenwetterprognosen von meteorologischen Diensten
- Straßenwetterwarnungen
- Satellitenbilder
- Daten von mobilen Messfahrzeugen bzw. Einsatzfahrzeugen
- Neuartige Anlagen wie Glättemeldeanlagen inkl. Video-Kameras

Kriterien für die Einsatzauslösung

Die Notwendigkeit eines Winterdiensteinsatzes ergibt sich aufgrund eines schlechten Zustandes der Verkehrsflächen. Der Zeitpunkt der Einsatzauslösung sollte im Sinne einer ordnungsgemäßen Durchführung des Winterdienstes nach der Rechtsprechung zumindest beim Eintritt folgender Kriterien erfolgen:

- Bei eindeutig zu erwartenden, gefährlichen Verhältnissen aufgrund der Wettervorhersage, eigener Beobachtungen, Meldungen von anderen Dienststellen, Messungen usw.
- Hinweise durch Verkehrsteilnehmer zu Gefahrenquellen
- Bei der Beobachtung von Glättebildung (z. B. als Folge von Kälteeinbrüchen bei nassen Straßen, Niederschlag bei Frosttemperaturen, festfahren von Schnee, usw.)
- Beginnender Schneefall oder zu erwartender Schneefall

Durchführung des Räum- und Streueinsatzes

Bei der praktischen Durchführung des Winterdiensteinsatzes können dem Fahrpersonal angelehnt an FGSV [2009] folgende Aufgaben zukommen:

- Einhalten des festgelegten Einsatzplans
- Beobachtung des Wettergeschehens, des Fahrbahnzustandes und der Temperatur während des Einsatzes
- Räumen und Streuen (Streumittel, Streumenge, Streudichte) gemäß der Vorgabe der Einsatzleitung bzw. dem Stand der Technik [siehe z. B. HOFFMANN ET AL., 2011A bzw. Abschnitt 3.5.3]

- Ggf. Veränderung der Streubreiten in Abhängigkeit der Fahrbahnbreite
- Beobachtung und ggf. Korrektur des Streubildes
- Kontrolle und ggf. Meldung der (nicht) ausreichenden Streuwirkung durch die Befahrung zuvor betreuter Wegeabschnitte
- Meldung an Einsatzleitung von besonderen Vorkommnissen, geänderten Witterungsverhältnissen, notwendigen Abweichungen
- Plausibilitätskontrolle der gestreuten Gesamtmenge beim Nachladen oder Einsatzende

Vorsicht bei Nullstreuung

Die negativen Aspekte der Verwendung von Streumitteln sind bekannt. Neben den Auswirkungen auf die Umwelt, haben Gemeinden beispielsweise bei Schäden aufgrund von Streusalz mit einem Ausgleichsanspruch nach § 364a ABGB zu rechnen (siehe dazu z. B. 4.4.3). Zudem ergeben sich erhebliche Kosten für Straßenbetreiber, wenn versucht wird, große Schneemengen zu tauen. Aus Ergebnissen von Versuchen zu Gefrierpunkten von Salzlösungen und den physikalischen Zusammenhängen sind außerdem theoretische Grenzen der mit üblichen Taumitteln erreichbaren Tauleistung bekannt [z. B. HOFFMANN ET AL., 2011A].

Aus diesem Grund wird jüngst immer häufiger für die sogenannte „Nullstreuung“ geworben, die bedeutet, dass zur Räumung keine zusätzlichen Streumittel aufgebracht werden. Argumentiert wird dabei, dass neben den oben genannten negativen Auswirkungen von Streumitteln Verkehrsflächen ohne Streumittel-Ausbringung achtsamer (z. B. mit reduzierter Geschwindigkeit) befahren oder überhaupt gemieden werden.

Die Frage nach einer möglichen Haftung der verantwortlichen Straßenerhalter im Schadenfall bleibt jedoch aufrecht. Eine Nullstreuung ist nach MALOJER [2011, S. 48]

„mit den zivilrechtlichen Anspruchsgrundlagen der Wegehalterhaftung und der Schutzgesetzverletzung nicht in Einklang zu bringen, da Leben und Gesundheit geschützte Rechtsgüter im Rahmen dieser Normen sind“.

Ohne einer Novelle zu § 31 VLBG STRG – wonach beispielsweise für gewisse Straßen (z. B. innerhalb des Ortsgebietes mit einer gewissen Geschwindigkeitsbeschränkung) in bestimmten Fällen das Aufbringen von Streumitteln dezidiert unterbleiben kann – sollte aufgrund der Haftungsproblematik eine Nullstreuung unterbleiben.

Vielmehr sollte nach HOFFMANN ET AL. [2011A, S. 17] bei starkem Schneefall auf *„ein sauberes Räumbild und die Erhaltung des Trennfilms durch Streumengen von etwa 10 g/m² bis zum Ende der Schneefälle“* geachtet werden. Der verbleibende Schnee auf der Fahrbahn kann nach dem Ende der Schneefälle durch eine entsprechende Räumung und Streuung von z.B. 30 bis 40 g/m² von der Verkehrsfläche entfernt werden.

Abtransport von Schnee und Splitt

Bei Auftreten sehr großer Schneemengen, die Behinderungen für den fließenden Verkehr mit sich bringen, kann ein Abtransport von Schnee aus dem urbanen Bereich nach Beendigung der Räum- und Streuarbeiten erforderlich werden. Zur Beseitigung von abtransportiertem Schnee sind nach FSV [2010] folgende Varianten möglich:

- *Abtauf Flächen*
Flächen, die idealerweise befestigt sind und über eine kontrollierte Entwässerung verfügen.
- *Einbringen in Fließgewässer*
Das Einbringen von Schnee in Fließgewässer ist unter folgenden Rahmenbedingungen zulässig:
 - Vorliegen eines Wasserrechtsbescheides

- Entsprechende Zufahrt und Abkippmöglichkeit in den fließenden Bereich des Gewässers
- *Einbringen in öffentliches Kanalnetz*
Dabei ist die Zustimmung des Kanalbetreibers einzuholen (die jeweiligen rechtlichen Bestimmungen sind einzuhalten)

Weiters sind vor allem im Frühjahr bzw. nach Möglichkeit nach jedem Tauwetter die Verkehrsflächen von Splitt zu befreien, der aufgrund der Schleuder- und Aquaplaningefahr nicht immer zur Hebung der Verkehrssicherheit beiträgt und als beträchtliche Gefahrenquelle für die Verkehrsteilnehmer ebenfalls zu Schäden und Haftungen für die Gemeinden führen kann.

5.1.5 Sorgfältige Einsatzdatenerfassung und Dokumentation

Aus juristischer Sicht ist eine effektive Organisation und Durchführung von hoher Bedeutung, deren Nachweis (Beweis vor Gericht im Schadenfall) über eine entsprechende Datenerfassung und Dokumentationen erbracht werden kann. Eine Dokumentation der Einsätze ist vor Gericht im Regelfall immer vorzulegen, um den Beweis anzutreten, dass alle zumutbaren Vorkehrungen getroffen worden sind.

Es wird sich somit als zweckmäßig erweisen, zu dokumentieren, ob der Winterdienst genau nach Organisations- bzw. Einsatzplan durchgeführt wurde, oder ob, aus welchen Gründen auch immer, abgewichen werden musste [GARGITTER, 2001]. Es erscheint wichtig, sowohl die angeordneten als auch tatsächlich getroffenen Maßnahmen zu dokumentieren. Solche Aufzeichnungen sind als schriftlicher Beweis im Ernstfall sehr dienlich, da nachgewiesen werden kann, dass die Gemeinde im Rahmen ihrer Winterdienstpflichten alles Zumutbare unternommen hat, Gefahren bei der Benützung des Weges zu beseitigen.

Grundsätzlich empfiehlt sich eine automatisierte Aufzeichnung mit Hilfe moderner Informationstechnik, die Fahrer und Einsatzleitung entlasten bzw. hohe Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Datenerfassung sicherstellen kann (siehe dazu Abschnitt 5.4). Daneben gilt auch eine exakte, manuelle Dokumentation in der Regel als ausreichend. Darüber hat sich das Land Niederösterreich eine juristische Stellungnahme eingeholt [NEUHOLD, 2012]. Um gerichtsfestes Beweismaterial vorlegen zu können, empfiehlt sich in diesem Fall die Einführung einheitlicher Formulare.

Um den Nachweis eines funktionierenden, ordnungsgemäßen Winterdienstes erbringen zu können, empfiehlt es sich, eine ausführliche und sorgfältige Dokumentation einerseits durch den Fahrer (Einsatzberichterfassung) und andererseits eine zusätzliche Datenaufzeichnung von Umfeldbedingungen durch die Einsatzleitung bzw. Zentrale sicherzustellen [FGSV, 2010; FSV 2010 und FSV, 2011A] :

- Winterdiensteinsatzberichte
 - Fahrer (und ggf. Beifahrer)
 - Datum des Einsatzes, wichtigste Uhrzeiten mit jeweiligem Ort
 - Fahrzeug-Nr. oder Kennzeichen
 - Route, Fahrt nach Plan bzw. Abweichungen vom Plan mit Begründung
 - Kilometerstände/gefahrene Kilometer
 - Wetterverhältnisse und Fahrbahnzustand
 - Streustoffart, Gesamtstremenge(n), Nachladungen, eingestellte Stremmengen

- Angabe zum Räumen (z. B. Gerät)
- besondere Vorkommnisse
- Tagesberichte
 - allgemeine Daten zu Wetter, Temperatur, Fahrbahnzuständen
 - durchgeführte Kontrollen und deren Erkenntnisse
 - Alarmierungen und Einsatzbeginn für die einzelnen Maßnahmen
 - Fahrzeuge- bzw. Arbeitsgruppeneinsatz, Einsatz von Personal bzw. Fremdunternehmen
 - Eingehende Meldungen und gefolgte Entscheidungen
 - Informationen von Dritten und an Dritte
 - alle wesentlichen Festlegungen und getroffenen Entscheidungen
- Aufzeichnungen über besondere Vorkommnisse (Journalprotokolle)
- Fahrtenbücher
- Tachographenscheiben bzw. Fahrerkarte (digitales Kontrollgerät)
- Bestell-, Liefernachweise und ggf. Prüfzeugnisse für Streumittel
- Wetter- und Straßenzustandsberichte

Die Dokumentationen sind aufgrund der Verjährungsfrist für Schadenersatzansprüche von drei Jahren gemäß § 1489 ABGB für mindestens diese Zeitdauer von drei Jahren aufzubewahren.

Beispielhaft können dem Anhang E Muster-Protokolle entnommen werden, die von der Fachorganisation des Schweizerischen Städteverbandes und des Schweizerischen Gemeindeverbandes „Kommunale Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden [SCHWEIZER STÄDTEVERBAND, 2006].

5.1.6 Zusammenfassung

Grundlagen für haftungsfreien Winterdienst für Vorarlberger Gemeinden

1. Sorgfältige Abgrenzung des Verantwortungsbereichs
2. Korrekte Vergabe nach dem BVERGG und unter Berücksichtigung des VlbG Vergabe-Nachprüfgesetz
3. Rechtssichere, vollständige Verträge bei der Auslagerung/Übertragung an Dritte zur Vermeidung ungeklärter Haftungsfragen
4. Bestellung verantwortlicher Beauftragter bei Eigendurchführung (Einsatzleitung)
5. Schriftliche Information der Bürgerinnen und Bürger über die Anrainerpflicht (Vermeidung einer stillschweigenden Übernahme)
6. Freiwillige Anwendung der RVS zum Winterdienst (z. B. RVS 12.04.12) bzw. Einhaltung der festgehaltenen Mindestanforderungen
7. Organisation und Durchführung nach dem Stand der Technik (z. B. Streumiteleinsatz)
8. Erstellung eines Einsatzplans
9. Einteilung des Betreuungsgebiets nach der Dringlichkeit
10. Erstellen von Personaleinsatz- bzw. Dienstplänen inkl. Festlegungen von Bereitschaftsdiensten unter Berücksichtigung des Arbeitsschutzes
11. Dezierte Verankerung von Kontrollpflichten der zuständigen Mitarbeiter
12. Aufstellung eines Räum- und Streuplanes unter Berücksichtigung der maximalen

Umlaufzeiten

13. Aufstellungen eines Kontrollplans
14. Regelmäßiges und rechtzeitiges Aktualisieren vor Winterbeginn und systematisches Überprüfen des Einsatzplanes
15. Beschaffung und Beobachtung von Wetter- und Straßenzustandsdaten
16. Meldung an Einsatzleitung von besonderen Vorkommnissen, geänderten Witterungsverhältnissen, notwendigen Abweichungen vom Einsatzplan
17. Keine Verordnung von Nullstreuung
18. Abtransport großer Mengen von Schnee
19. Beseitigung der Verkehrsflächen von Splitt
20. Sorgfältige Einsatzdatenerfassung und Dokumentation aller Abläufe
21. Aufbewahrung der Dokumentationen für mindestens drei Jahre

5.2 Versicherungsschutz für Gemeinden

Der vorangegangene Abschnitt beschäftigt sich mit der Frage durch welche Maßnahmensetzung Vorarlberger Gemeinden im Zuge ihrer durchzuführenden Winterdienstarbeiten weitgehend haftungsfrei sein werden. Fälle, bei denen Gemeinden für einen aufgetretenen Schaden allerdings doch haften, können je nach der Art des Schadens (Personen-, Sach- und/oder Vermögensschaden) zu einer zivil- und/oder strafrechtlichen Haftung der verantwortlichen Gemeinden führen.

In diesem Sinn bietet die österreichische Versicherungswirtschaft für Gemeinden zahlreiche, individuell gestaltete Gemeinde-Versicherungslösungen mit den unterschiedlichsten Deckungsinhalten an, um im Fall einer Haftung anfallende Kosten auf eine Versicherungsgesellschaft über zu wälzen. Grundsätzlich unterscheidet die Versicherungslandschaft dabei zwischen den folgenden zwei Versicherungstypen, die jeweils differenzierte Verantwortlichkeiten abdecken [WAGNER, 2011]:

- *Gemeinde-Haftpflichtversicherung*
Dient der Deckung zivilrechtlicher Verantwortlichkeiten der Gemeinden.
- *Straf-Rechtsschutzversicherung*
Dient der Deckung strafrechtlicher Verantwortlichkeiten der Gemeinden.

Im nachfolgenden Abschnitt wird versucht, die Funktionen und die Deckungsinhalte der speziell für Gemeinden angebotenen Versicherungstypen kurz zusammengefasst darzustellen.

5.2.1 Haftpflichtversicherung

Im Zuge des winterlichen Straßenbetriebs können sich für Gemeinde zivilrechtliche Verantwortungen ergeben. Um diese vorbeugend zu versichern, zählt es heutzutage zum Standard, dass Gemeinden eine Gemeinde-Haftpflichtversicherung abschließen.

Im Wesentlichen können zwei Funktionen einer Haftpflichtversicherung unterschieden werden [ERNEGGER, 2012]:

- Befriedigung gerechtfertigter Schadenersatzansprüche von geschädigten Dritten
 - Wiederherstellungskosten

- Schmerzensgeld
- Verdienstentgang usw.
- Abwehr ungerechtfertigter Schadenersatzansprüche von geschädigten Dritten
 - Übernahme von Rechtsvertretungs- und Sachverständigenkosten
 - Prozesskosten usw.

Im Rahmen typischer Gemeinde-Haftpflichtkonzepte sind sowohl die Gemeinde als auch ihre Organe, Mandatare, Bedienstete und sonstige selbstständige Beschäftigte bzw. die Feuerwehr versichert. WAGNER [2011] geht auch dezidiert auf die Deckungsinhalte in Bezug auf den kommunalen Winterdienst ein. So umfasst ein marktübliches Gemeinde-Haftpflichtkonzept die pauschale Abdeckung der Risiken aus allen Tätigkeiten, Eigenschaften und Rechtsverhältnissen der Hoheits- und Privatwirtschaftsverwaltung. Die Deckungsausschlüsse ergeben sich dagegen aus den festgelegten Versicherungsbedingungen und sonstigen tariflich ausgeschlossenen Risiken. Dadurch gelten die Winterdiensttätigkeiten einer Gemeinde im Rahmen der versicherten Privatwirtschaftsverwaltung grundsätzlich als mitversichert [WAGNER, 2011]. Dazu zählen u.a. die folgenden [WAGNER, 2011]:

- Erhaltung und Betreuung der Straßen, Wege, Brücken im Verantwortungsbereich der Gemeinde
- Winterdiensttätigkeiten im Zusammenhang mit Gebäude- und Grundbesitz für eigene Zwecke der Gemeinde (z. B. Amtsgebäude, Bauhof, Kindergärten) und für allgemein nützliche Fremdzwecke (z.B. Polizei, medizinische und soziale Hilfsdienste, Jugend- und Wohlfahrtsvereine sowie der Feuerwehr)
- Schäden durch die Verwendung eines KFZ im Zuge der Winterdiensttätigkeit, das aufgrund der Ausnahmebestimmungen des KFG kein behördliches Kennzeichen tragen muss.

Im Gegensatz dazu gibt es auch Beispiele, bei denen aus Sicht der Gemeinde Vorsicht geboten ist, da in diesen Fällen kein Versicherungsschutz besteht:

- Oftmals sind Winterdienstarbeiten bei vertraglicher Übernahme auf privaten bzw. betrieblichen Grundstücken nicht mitversichert. Dabei kann diese auch stillschweigend erfolgen (siehe zur schlüssigen Übernahme u.a. Kapitel 4.3).
- Deckungslücken können sich bei Auslagerung des Winterdienstes an Dritte (selbstständige Unternehmen, Landwirte etc.) ergeben, wenn die vertragliche Vereinbarung Haftungseinschränkungen und Freizeichnungen zugunsten des Auftragnehmers enthält.
- Weiters kann es der Fall sein, dass Gebäude und Grundstücke in fremder gewerblicher/industrieller Nutzung (Wohngebäude, Alters- und Pflegeheime, Kläranlagen, Mülldeponien) in einigen Deckungskonzepten keine Berücksichtigung finden.
- Alle KFZ, die nicht unter die Ausnahmeregelung des KFG fallen, müssen ein behördliches Kennzeichen tragen und unterliegen der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge (KFZ-Haftpflichtversicherung). Bei Zulassung auf die falsche Verwendungsbestimmung (z. B. land- und forstwirtschaftliche Verwendung) folgt im Schadenfall aufgrund der falschen Versicherungsart teilweise eine Leistungsfreiheit (Obliegenheitsverletzung).
- Für Verbände (z. B. Schulgemeinde) und andere juristische Personen, an denen eine Gemeinde beteiligt ist (z. B. Betriebsgesellschaften, Infrastrukturentwicklungs-KG), gilt üblicherweise in Gemeinde-Haftpflichtversicherungen keine Mitversicherung. Somit gilt auch kein Versicherungsschutz für Winterdiensttätigkeiten dieser Personen.

5.2.2 Rechtsschutzversicherung

Während die Haftpflichtversicherung für Kommunen mittlerweile zur Grundausstattung gehört, ist dies für die kommunalen Rechtsschutzversicherungen noch vielfach gegenteilig der Fall. Obwohl diese einen beinahe notwendigen Zusatz zur Haftpflichtversicherung bieten, wird ihre Bedeutung oftmals unterschätzt. Die österreichische Versicherungswirtschaft hat für Gemeinden – unter Berücksichtigung der umfangreicher Tätigkeitsbereiche (Hoheits- und Privatwirtschaftsverwaltung) – spezielle Gemeinde-Rechtsschutzversicherungen entwickelt, die inhaltlich zwar ähnlich gestaltet sind, sich im Detail aber deutlich unterscheiden. Aufgrund der steigenden Zahl an juristischen Auseinandersetzungen auch im Rahmen der winterlichen Straßenbetreuung kann der Abschluss einer Gemeinde-Rechtsschutzversicherung eine sinnvolle Ergänzung zur Gemeinde-Haftpflichtversicherung darstellen. Die unterschiedlichen Funktionen einer kommunalen Straf-Rechtsschutzversicherung dienen der Sicherstellung der folgenden Punkte [GNESDA, 2009]:

- Versicherung der Wahrnehmung rechtlicher Interessen der Gemeinde (und der mitversicherten Personen) für die Verteidigung in gerichtlichen oder verwaltungsbehördlichen Strafverfahren
- Übernahme der anfallenden Kosten (= Kostenversicherung) bis zur Höhe der vereinbarten Versicherungssumme
- Teilweise Übernahme der Kosten zur außergerichtlichen Interessenswahrnehmung
- (z.B. im Fahrzeug- und Lenker-Rechtsschutz, Schadenersatz und Straf-Rechtsschutz)
- Strafkautions

Im Rahmen der Gemeinde-Rechtsschutzversicherung sind neben der jeweiligen Gemeinde an sich alle Funktionäre oder Arbeitnehmer der Gemeindeverwaltung insbesondere die folgenden:

- Bürgermeister und dessen Stellvertreter
- Ortsvorsteher
- Mitglieder des Stadtrates bzw. des Gemeindevorstandes, Gemeinderäte usw.
- Gemeindebedienstete inklusive Aushilfskräfte
- Funktionäre und Beschäftigte der gemeindeeigenen Versorgungsbetriebe (z.B. Bauhof)

Versicherungs- und Leistungsarten

Die angebotenen Gemeinde-Rechtsschutzversicherungen bestehen meist aus einer Grunddeckung, die bestimmte Risikobereiche der Gemeinde abdeckt und optional ergänzt werden kann. Eine übliche Rechtsschutzversicherung für Gemeinden umfasst nach GNESDA [2009] folgende Risikobereiche:

- Schadenersatz-Rechtsschutz
- Straf-Rechtsschutz
- Arbeitsgerichts-Rechtsschutz
- Sozialgerichts-Rechtsschutz
- Beratungs-Rechtsschutz

Nicht mitversichert im Rahmen von kommunalen Rechtsschutzversicherungen ist dagegen gewöhnlich ein Fahrzeug-Rechtsschutz (Schadenersatz-, Straf- und Führerschein).

Um im Rahmen der Rechtsschutzversicherung überhaupt versichert zu sein, darf der Sachverhalt nicht unter einen der in den *Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB)* angeführten Risikoausschlüsse fallen. Damit gemeint sind hauptsächlich Versicherungsfälle, die Versicherungsnehmer vorsätzlich und rechtswidrig herbeiführen oder die im Zusammenhang mit der Begehung eines Verbrechens durch Versicherungsnehmer eintreten [GNESDA, 2009].

5.3 Prozessabläufe für den kommunalen Winterdienst Vorarlbergs

In diesem Abschnitt werden die in den vorangegangenen Kapiteln behandelten Themen mit Hilfe von Ablaufschemen grafisch aufgearbeitet. Diese Musterprozessabläufe zeigen Abhängigkeiten, Einflüsse, Randbedingungen bzw. empfohlene Vorgehensweisen und können als Basis für eine Grobstrukturierung von Prozessen im Rahmen der Winterbetreuung von (kommunalen) Verkehrsflächen herangezogen werden. Während sich Abschnitt 5.3.1 der Rechtssicherheit des Winterdienstes für Gemeinden widmet, werden unter den Punkten 5.3.2 und 5.3.3 Musterabläufe von Arbeiten im Rahmen der Winterdienstvorbereitung und der Einsatzalarmierung erstellt.

Für die einzelnen Ablaufdiagramme werden spezielle Symbole verwendet, deren Bedeutung an dieser Stelle kurz erläutert werden soll:

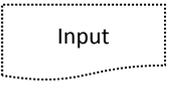
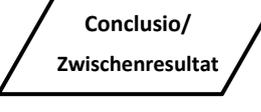
 <p>Prozessstart/-</p>	<p>Dieses Symbol kennzeichnet den Start eines Prozesses und repräsentiert die Ausgangslage; auch das Ende eines Prozesses wird damit dargestellt</p>	 <p>Prozessschritt</p>	<p>Dieses Symbol repräsentiert einen Prozessschritt, der von Verantwortlichen der Gemeinde durchgeführt werden muss</p>
 <p>Input</p>	<p>Dieses Symbol stellt eine Inputdokument (Gesetz, Richtlinie usw.) dar, das als Randbedingung berücksichtigt werden muss</p>	 <p>Sub- bzw. Hilfsprozess</p>	<p>Dieses Symbol zeigt eine spezielle Hilfsoperation, die den Prozess unterstützt oder im Rahmen diese durchgeführt wird</p>
 <p>Verzweigung Entscheidung</p>	<p>Dieses Symbol beschreibt eine Entscheidung, die die Grundlage für die weiteren Prozessschritte darstellt</p>	 <p>Conclusio/ Zwischenresultat</p>	<p>Dieses Symbol steht für ein Zwischenergebnis und ergibt sich aus den vorangegangenen Prozessen</p>

Abbildung 12: Legende zu den Ablaufschemen

5.3.1 Ablaufschema *Rechtssicherheit im Vorarlberger Winterdienst*

Zu Beginn wird hier versucht, die wichtigsten Grundlagen für eine rechtlich sichere Vorgehensweise im kommunalen Winterdienst als Konsequenz zu den ausgearbeiteten Fragestellungen in den vorigen Abschnitten kompakt grafisch in einem Ablaufschema darzustellen.

Ausgangslage für Vorarlberger Gemeinden sind dabei ihre Verpflichtungen zum Winterdienst, die einerseits aus den eigenen, vom Gesetz auferlegten Pflichten und andererseits aus möglichen vertraglichen Übernahmen resultieren. Wie in den Kapiteln zuvor ausführlich erläutert, wird der Rahmen für erstere dabei vom VLBG STRG, dem ABGB, und der STVO abgesteckt, während Winterdienstverträge die Basis für übernommene Arbeiten darstellen.

Zunächst empfiehlt sich an dieser Stelle eine umfassende Sammlung an Daten von verschiedenen, relevanten Verkehrsflächen, die aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Festlegung in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde fallen. Besonders die Schnittstellen zu anderen Gemeinden oder aber auch zu den Verkehrsflächen des Landes sollten gründlich abgeklärt werden.

Nach einer eingehenden Datensammlung kann sich für die jeweilige Gemeinde angesichts wirtschaftlicher, organisatorischer oder räumlicher Kriterien die Frage ergeben, ob Arbeiten im Rahmen des Winterdienstes ganz oder zum Teil an Dritte (Frächter) ausgelagert werden. Wird entschieden, alle Leistungen eigenständig durchzuführen, sollte in erster Linie eine Abgrenzung des eigenen Zuständigkeitsbereichs zu jenem der Anrainer erfolgen. Um an dieser Stelle eine stillschweigende Übernahme der Anrainerpflichten in den gemeindeeigenen Verantwortungsbereich

zu vermeiden und dies gegenüber dem Liegenschaftseigentümer deutlich zu erklären, empfiehlt sich eine öffentliche Kundmachung darüber, dass eine Anrainerpflicht nach der StVO (bzw. dem VLBG STRG) auch dann bestehen bleibt, wenn die Gemeinde aus arbeitstechnischen Gründen für unbestimmte Zeit die Gehsteige an angrenzenden Liegenschaften „mitbetreut“ (siehe dazu ausführlich unter 5.1.1, Information der Bürgerinnen und Bürger über die Anrainerpflicht). Daraus ergibt sich für die jeweilige Gemeinde ein Verantwortungsbereich (für verschiedene Verkehrsflächenarten), für den sie in der praktischen Umsetzung selbst zuständig ist.

In dem gegensätzlichen Fall, dass Winterdienstleistungen an Frächter ausgelagert werden, sind diese entsprechend der rechtlichen Grundlage auszuschreiben und die jeweiligen Vergabekriterien zu beachten, die im BVERGG, dem VLBG NPG und den dazu erlassenen Verordnungen festgeschrieben werden. Ziel eines Outsourcings von Winterdienstverpflichtungen der Gemeinde ist es über die Aufsetzung eines Winterdienstvertrages, der sämtliche Verantwortung ohne Einschränkungen (z. B. auf grobe Fahrlässigkeit) enthält, die Haftung rechtssicher und ausnahmslos an Dritte zu überbinden. Der Gemeinde verbleibt dadurch nur noch eine allgemeine Kontroll- und Überwachungspflicht für die ausgelagerten Arbeiten gemäß § 1315 ABGB.

Werden alle Leistungen ausnahmslos von Frächtern durchgeführt, ist die Tätigkeit der Gemeinde somit abgeschlossen. Im Sinne einer Kontrolle und Überwachung sollte ergänzend eine laufende Dokumentation der ausgelagerten Arbeiten vom Frächter angefordert werden. Werden hingegen nur Teile des Verpflichtungen zum Winterdienst übertragen, fallen die übrigen Verkehrsflächen in den Verantwortungsbereich der Gemeinde, für diesen sie in der praktischen Umsetzung der Arbeiten in weiterer Folge selbst zuständig ist und ihr die Haftung im Schadenfall zugerechnet werden kann.

Bei eigenständiger Durchführung des Winterdienstes ist eine effektive Organisation von unausweichlicher Bedeutung. In diesem Sinne empfiehlt es sich aus rechtlicher Sicht über einen Gemeinderatsbeschluss geeignete Richtlinien, oder die von der FSV ausgearbeitete Richtlinien (z. B. RVS 12.04.12) freiwillig anzuwenden, nach der die wichtigsten Winterdienstmaßnahmen vollzogen werden. Weiters gilt es von Seiten der Gemeinde innerhalb der praktisch durchführenden Organisationseinheit (z. B. Bauhof) klare Strukturen festzulegen und Verantwortliche zu bestimmen. Auch die Regelung der Beschaffung von z. B. Streumitteln oder Geräten ist zu beachten.

Nach Festlegung der wichtigsten, organisatorischen Bestimmungen sollte eine durchdachte Einsatzplanung aufgestellt werden, die eine Dringlichkeitsreihung (nach der Straßenart usw.), Räum-, Streu- und Kontrollpläne und Personaleinsatz- und Dienstpläne umfasst. Bei letzteren sind die Bestimmungen zu den Dienst- und Lenkzeiten im kommunalen Dienst zu beachten, die vom FSG, dem KFG, der KDV, der StVO und dem VLBG GAG festgeschrieben werden.

In vorangegangenen Ausführungen wurde bereits das Thema Einsatzdatenerfassung und Dokumentation als Bereich mit besonderer Wichtigkeit angeführt. Bei ordnungsgemäßer Durchführung der Winterdiensttätigkeiten nach Plan, d. h. nach definierten (internen oder externen) Richtlinien, die sich am Stand der Technik orientieren, und einer Nachweisbarkeit in Form einer korrekten Dokumentation sollten Rechtsprobleme die Ausnahme sein. Daher kommt diesem Thema eine Schlüsselstellung zu. Aufgrund der Verjährungsfrist nach dem ABGB sind die Aufzeichnungen von der Gemeinde mindestens drei Jahre aufzubewahren.

Dokumentation liefert allerdings nicht nur den Nachweis der korrekten Durchführung sondern kann auch als Grundlage für die Überprüfung und Verbesserung der Einsatzplanung für kommende Winterperioden herangezogen werden. Auch eine Rückkoppelung in die Organisationsebenen erscheint sinnvoll.

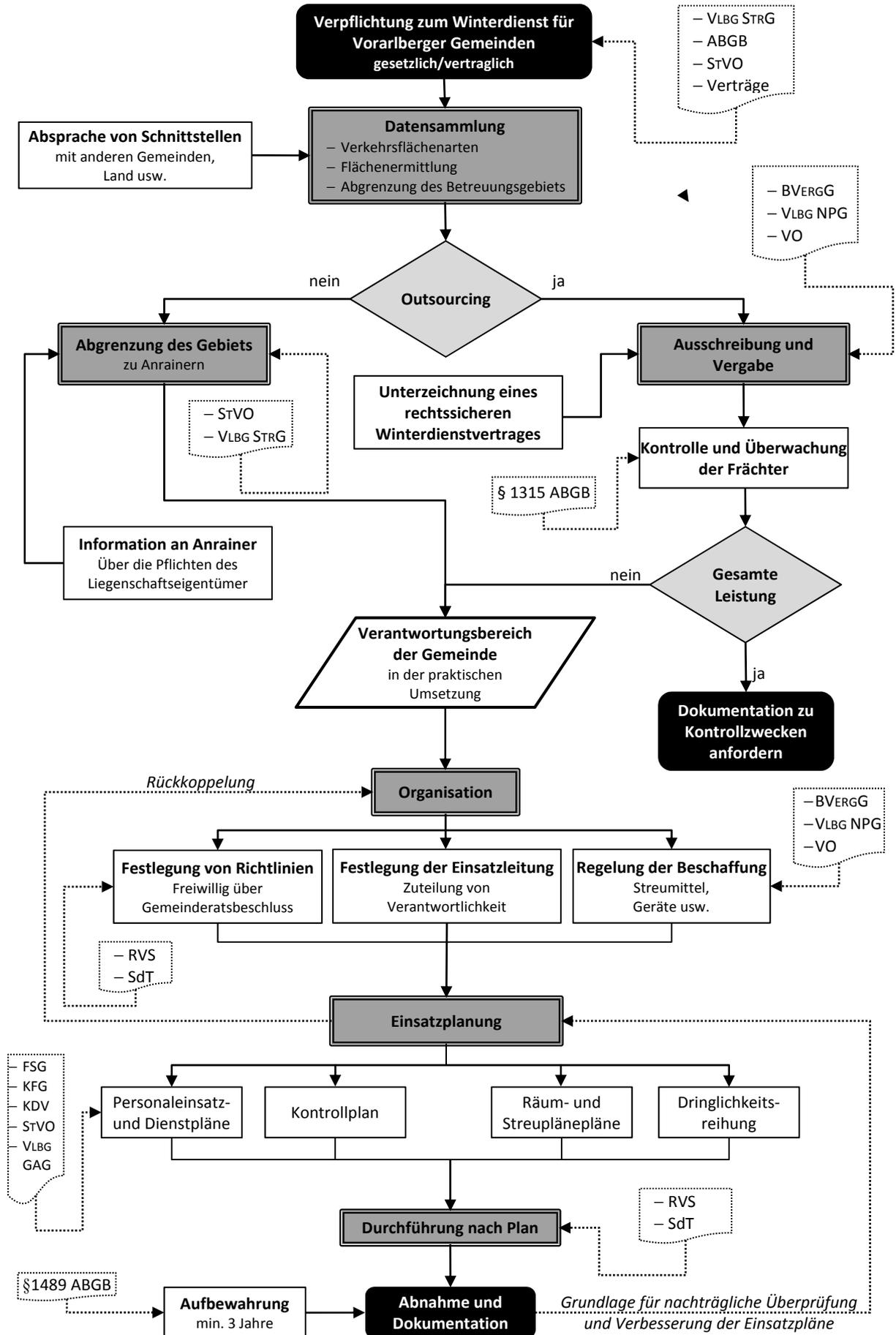


Abbildung 13: Ablaufdiagramm zur Rechtssicherheit im kommunalen Winterdienst in Vorarlberg

5.3.2 Ablaufschema *Winterdienstvorbereitung*

In diesem Abschnitt werden beispielhaft mögliche Schritte der Winterdienstvorbereitung grafisch dargestellt, mit denen bereits zum Ende einer Winterperiode im Hinblick auf den kommenden, nächsten Winter begonnen werden sollte. Eine gute Vorbereitung stellt die Voraussetzung dar, um im Falle eines notwendigen Einsatzes für jegliche Situationen gerüstet zu sein.

Bereits im Frühjahr empfiehlt es sich, sowohl intern als auch extern mit Nachbargemeinden oder dem Land Erfahrungswerte auszutauschen, um diese dem eigenen Personal gegebenenfalls weitergeben zu können. Grundlage dafür können Erfahrungen in Form von Aufzeichnungen aus vorangegangenen Winterdienstperioden, aus denen Kosten, Mengen usw. hervorgehen.

Über den Sommer gilt es auch organisatorische Aspekte neu zu beleuchten. Einerseits sind die Vertragsbedingungen mit Frächtern abzuklären und gegebenenfalls neue Abkommen zu unterzeichnen. Weiters müssen personelle Angelegenheiten abgeklärt werden und Räum-, Streu- und Kontrollpläne überprüfen und verbessert werden. Auch hierfür ist das dokumentierte Wissen heranzuziehen. Auf ein geordnetes Berichtswesen ist nicht nur zum Zwecke von Winterdienststatistik zu achten, sondern auch um Nachweise in Streitfällen erbringen zu können. Hierfür sind Einsatzdaten zu dokumentieren, abzulegen und diese aufzubewahren.

In der schnee- und eisfreien Zeit sollten auch Aspekte bezüglich der Streumittelverfügbarkeit abgeklärt werden. Es sind die Bestände zu prüfen, mögliche Lagerplätze für den kommenden Winter abzusprechen und die Lieferbedingungen rechtzeitig vertraglich festzuschreiben.

Auch im Bereich der Geräte und Maschinen für den Winterdienst sind Inventarlisten zu erstellen oder gegebenenfalls nachzuführen. Fahrzeuge, Maschinen und Geräte sind auf ihre Funktionstüchtigkeit zu prüfen und notfalls zu reparieren.

Besondere Beachtung gilt dabei der korrekten Beschaffung von Streumitteln, Geräten usw. in Form von rechtssicheren Ausschreibe- und Vergabeverfahren zu schenken. Die Grundlage dafür stellen das BVERGG, das VLBG NP und die dazu erlassenen Verordnungen dar.

Im Spätsommer bzw. Herbst ist auch mit vorbereitenden Maßnahmen im Einsatzgebiet selbst zu beginnen. Dazu zählen etwa das Abklären von Schneeablageplätze, das Markieren von oder das Aufstellen von Streumittelkisten.

Direkt vor Beginn der Winterperiode empfiehlt sich eine öffentliche Aussendung zur Information über ein angepasstes Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer und um ein Verständnis für die Notwendigkeit und Möglichkeiten des Winterdienstes zu verstärken.

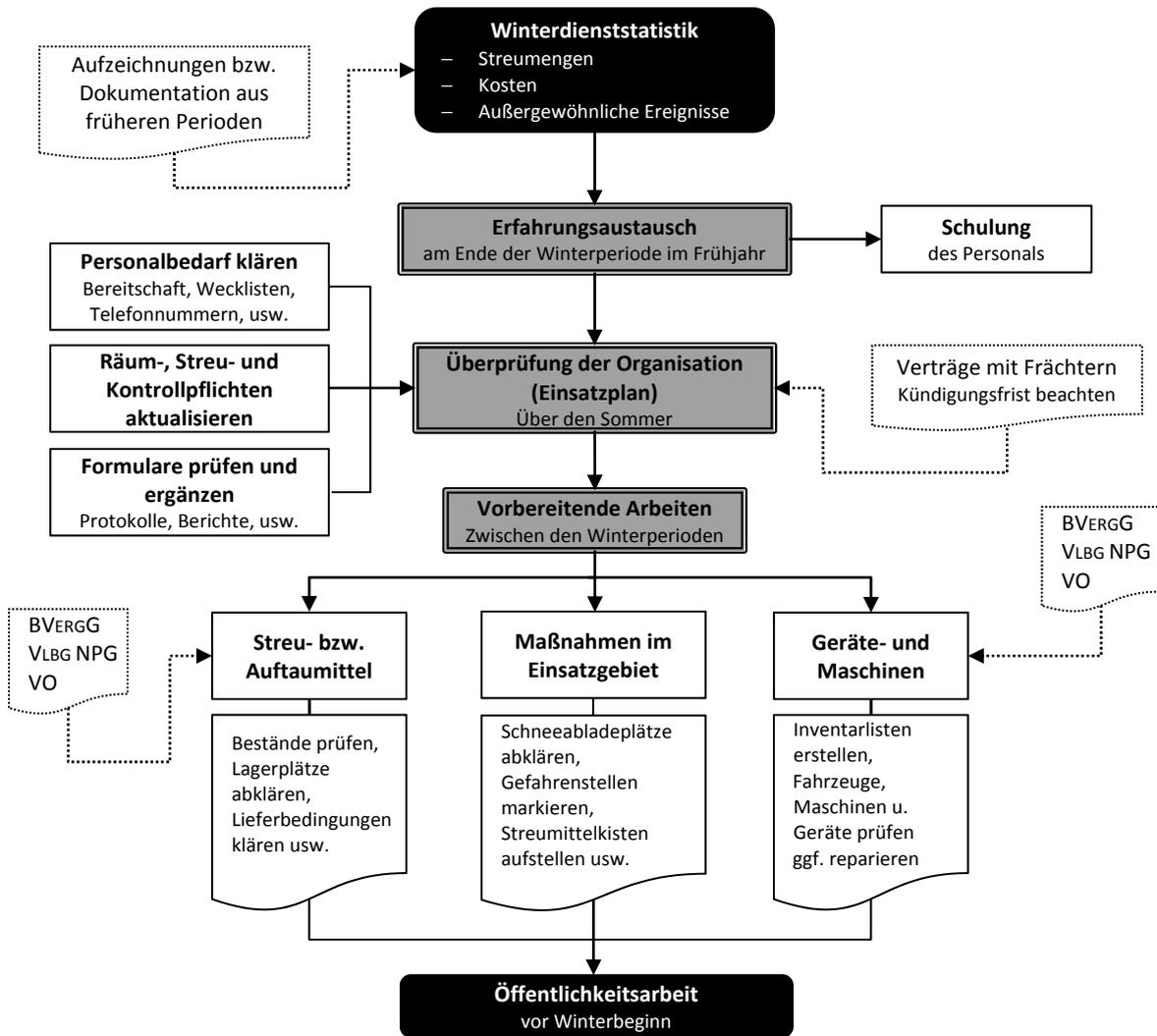


Abbildung 14: Musterprozessablauf zur Winterdienstvorbereitung

5.3.3 Ablaufschema Winterdiensteinsatz

„Der Winterdienst hat den Charakter einer Feuerwehraufgabe“, [DURTH&HANKE, 2004, S.200]. Diese Aussage ist dahingehend zu verstehen, als dass die Notwendigkeit, der Zeitpunkt und der Umfang eines Winterdiensteinsatzes nicht bzw. nur sehr schwer vorausszusehen sind, bei Bedarf allerdings unverzüglich gehandelt werden muss. Voraussetzung dafür kann ein im Voraus geplanter Ablauf eines Winterdiensteinsatzes sein, der hier musterhaft skizziert wird.

In diesem Sinne empfiehlt sich für den Zuständigkeitsbereich einer jeden Gemeinde die Festlegung eines klar formulierten Alarmierungskonzepts. Dieser Bereich ist definiert durch gesetzliche Verpflichtungen gemäß dem VLBG STRG, dem ABGB und der StVO, sowie durch zusätzlich übernommene bzw. abzüglich an Frächter ausgelagerter Verantwortungen.

Für diesen Zuständigkeitsbereich ist eine verantwortliche Einsatzleitung zu bestimmen, deren Aufgabe es ist, anhand von Kontrollfahrten (nach definiertem Kontrollplan) und Wetterbeobachtungen, den Straßenzustand so einzuschätzen, dass über die Notwendigkeit eines Winterdiensteinsatzes entschieden werden kann.

Dies geschieht solange, bis ein Einsatz als erforderlich eingestuft wird und ein solcher ausgelöst wird. In weitere Folge erfolgt eine Alarmierung des zuständigen Personals (ggf. auch Fremdfirmen), das

ehestmöglich zur praktischen Durchführung im Einsatzgebiet ausrückt. Um eine ordnungsgemäße Durchführung zu gewährleisten, haben die Maßnahmen nach vordefinierten Räum- bzw. Streuplänen zu erfolgen und die spezifischen Erfordernisse für die verschiedenen Verkehrsflächenarten berücksichtigt zu werden.

Wesentliche vor allem aus rechtlicher Sicht ist eine lückenlose Einsatzdatenerfassung und Dokumentation, die im Streitfall die Nachweisbarkeit der getätigten Ausführungen vor Gericht garantieren.

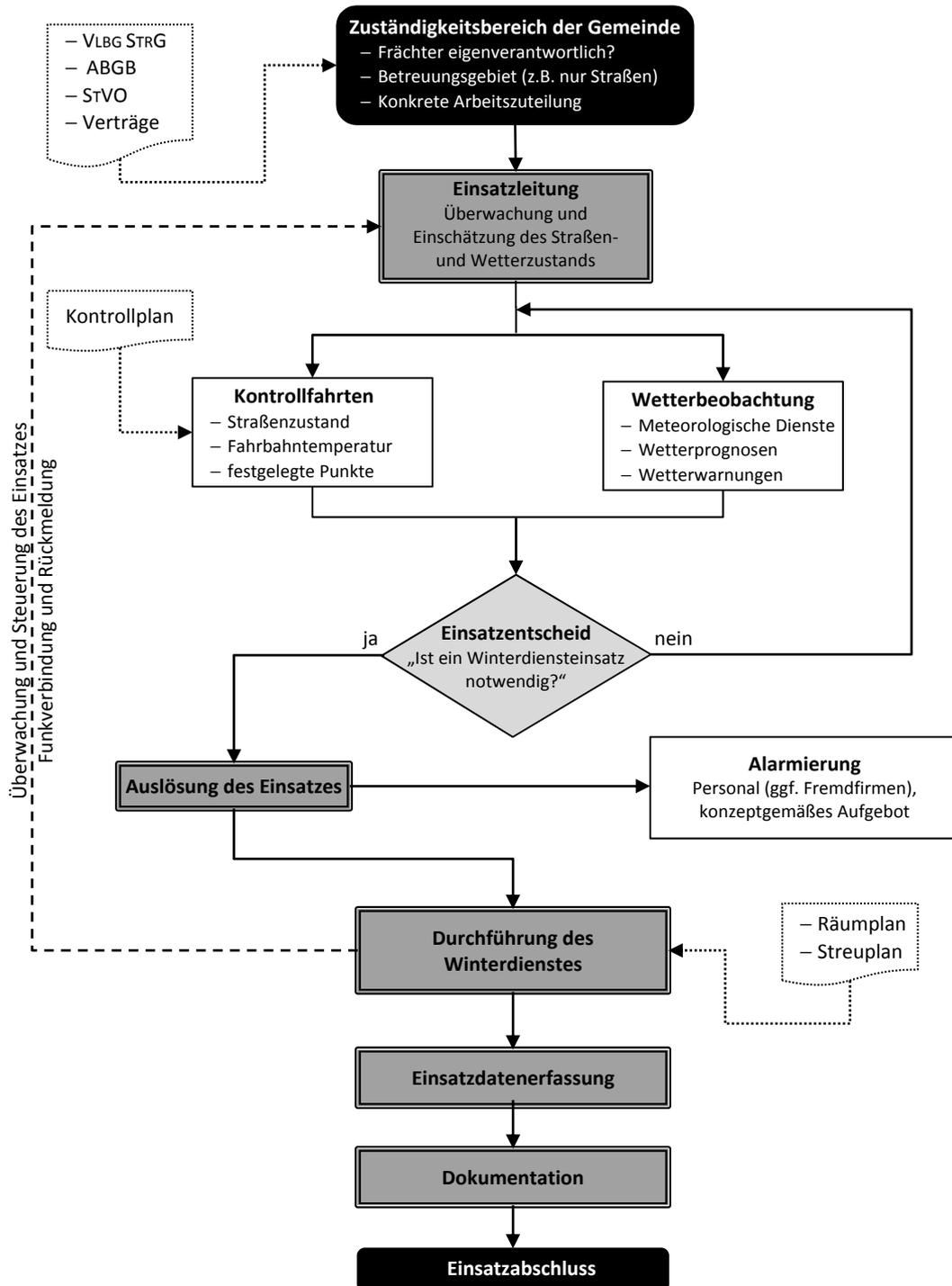


Abbildung 15: Ablaufschema Winterdiensteinsatz

5.4 Telematik im Winterdienst aus rechtlicher Sicht

Im Schaden- bzw. Zweifelsfall kommt es darauf an, ob Gemeinden im Rahmen ihrer Verantwortungen in der kommunalen Winterdienstarbeit alle zumutbaren Maßnahmen getroffen haben, um auf ihren Verkehrsflächen eine ordnungsgemäße und sichere Nutzung zu gewährleisten. Dementsprechend wichtig ist es, die getroffenen Maßnahmen als Reaktion auf den Wetter- bzw. Fahrbahnzustand im Fall von Klagen oder Gerichtsverfahren nach- und beweisen zu können.

Wie in anderen Bereichen scheinen hierfür telematische Systeme im Winterdienst, die mittlerweile in verschiedenen Ländern in Pilotprojekten im Einsatz sind, auch die Zukunft des Winterdienstes, sowohl im Außerorts- als auch im kommunalen Bereich zu sein [z. B. Hanke 2007]. Telematik ist ein Kunstwort zusammengesetzt aus Telekommunikation und Informatik. Für den Winterdienst umfassen telematische Systeme laut VON FREYBERG&POTOCNIK [2008] das mobile Erfassen, Steuern, Regeln und die Datenübertragung über Telekommunikationsnetze.

Im Rahmen umfassender Winterdienst-Management-Systeme (WMS) ist es dabei bereits möglich Straßenwetterinformationen regional und überregional auszutauschen, aufzubereiten und mit aktuellen Einsatzdaten zusammenzuführen. Einsatzfahrzeuge (z. B. auch Kontrollfahrzeuge) können mit Hilfe von GPS ständig lokalisiert werden und stehen in unmittelbarem Kontakt mit der zentralen Dienststelle. Dies führt dazu, dass der Zentrale neben aktuellen Informationen zum Wetterzustand auch Daten zum Fahrbahnzustand sowie über den laufenden Winterdienst-Einsatz zur Verfügung stehen und diese laufend automatisch dokumentiert werden. Aus der Auswertung dieser Daten aus früheren Perioden kann für eine zukünftige effiziente und rechtssichere Organisation eine zielgerichtete Einsatzplanung und -steuerung erreicht werden. Solche Systeme sind mittlerweile in verschiedenen Ländern in Erprobung bzw. im Einsatz [siehe z. B. HANKE, 2007].

Abbildung 16 zeigt mögliche Komponenten von modernen und umfangreichen WMS.

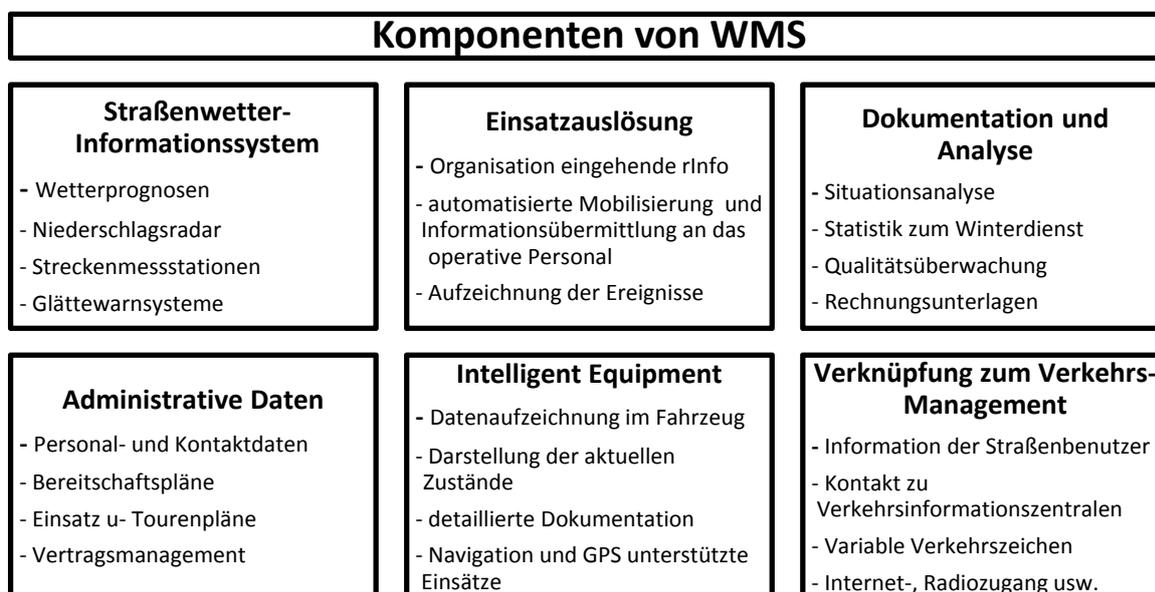


Abbildung 16: Komponenten von WMS [in Anlehnung an HOLLDOEB, 2007, S. 18]

5.4.1 Rechtlicher Aspekt

EDV-Anwendungen ermöglichen eine umfassende, rechnerbasierte Planung der Winterdienstesätze, eine Vergleichbarkeit und dadurch Optimierbarkeit der Arbeiten und

Vorgänge, steigern die Effizienz und erleichtern die Kontrolle und Abrechnung der Frächterleistungen [z. B. FORNFELD ET AL., 2010].

Aus rechtlicher Sicht ist jedoch in erster Linie die umfangreiche und lückenlose Datenerfassung sowie eine detaillierte Dokumentation von Bedeutung, um im Schadenfall den Nachweis einer ordnungsgemäßen Durchführung des Winterdienstes vorlegen zu können. Können Gemeinden anhand von Aufzeichnungen belegen, dass der Einsatz gemäß einer im Vorhinein bestimmten Planung und aufgrund der jeweils vorherrschenden Situation gerechtfertigt erfolgt ist oder nicht, sollten Rechtsprobleme die Ausnahme sein. Als vorrangiges Ziel der neuen Telematik aus rechtlicher Sicht kann deshalb der Ersatz der manuellen Protokollierung (Einsatzprotokolle, Streubuch, usw.) angesehen werden.

Tatsächlich geschieht derzeit die Einsatzplanung in der kommunalen, Vorarlberger Praxis oftmals noch auf Zuruf. Nach einer Umfrage von WALLNER [2012] unter 40 repräsentativen Vorarlberger Gemeinden verwenden nur knapp 8 % eine Software zur Unterstützung der Planung und Durchführung. Daraus kann geschlossen werden, dass Einsätze und Berichte zur Dokumentationszwecken in der Regel handschriftlich festgehalten, und verfasst und bestenfalls nachträglich in digitale Formulare überführt werden.

Bei einer manuellen Protokollierung fehlt dabei häufig der Bezug der Information zu Zeit und Ort, wodurch die aufgezeichnete Information nicht unbedingt dem tatsächlichen Geschehen entsprechen muss. Das Ausfüllen der Einsatzberichte geschieht erfahrungsgemäß aufgrund der Schwierigkeit während des Einsatzes oftmals im Nachhinein, wozu der gedachte Einsatzplan als Grundlage dient. Der Erfassung von geänderten Streckenverläufen (beispielsweise aufgrund von Umleitungen), Wetterbedingungen oder Straßenschäden kann dadurch oftmals nur unzureichend Beachtung geschenkt werden, wobei dadurch der Charakter eines Protokolls verloren geht. Auch wenn handschriftliche Aufzeichnungen in der Regel als ausreichend erachtet werden [NEUHOLD, 2012], können einer mangelhaften (handschriftlichen) Dokumentation oder einer unzureichenden Erfassung im Zuge von Rechtsstreitigkeiten und Versicherungsfällen Fahrten nur schwer nachzuvollziehen und Fakten allenfalls schwer zu belegen sein. [z. B. VON FREYBERG&POTOCNIK, 2008].

Beim Einsatz von Telematik erfolgt die Dokumentation aller relevanten Daten hingegen digital und lückenlos, die Übertragung vollautomatisch, wodurch eine stichprobenartige Überprüfung der Einsatzdaten genügt. REEB [2010] nennt daher die folgenden drei Vorteile von automatisierter Protokollierung:

- genauere, korrekte Erfassung der Einsätze ohne manuelle Beeinflussung
- zeitgebundene Information (tatsächliches Geschehen zu dem genannten Zeitpunkt)
- ortsgebundene Information (tatsächliches Geschehen an genau dem Ort)

FORNFELD ET. AL [2010] halten diesbezüglich auch fest, dass deutsche Gerichte die GNSS-gestützte Winterdienstdokumentation als Beweismittel bereits zugelassen haben.

In den letzten Jahren führte in den Gemeinden nach mündlicher Auskunft [WIESINGER, 2012] allerdings allein die Tatsache, dass eine lückenlose und gerichtstaugliche Dokumentation durch den Einsatz von automatisierter Protokollierung existiert, zu einem erheblichen Rückgang von Klagen und Gerichtsverfahren.

5.4.2 Telematikmodule zur mobilen, automatisierten Dokumentation

Die Idee telematischer Systeme im Winterdienst ist es, die ursprünglich manuell, von Hand durchgeführte Dokumentation durch automatisierte zu ersetzen. Auf dem Markt gibt es dafür verschiedene Anbieter, die Systeme meist modulartig anbieten [z. B. HOLLDOREB ET AL., 2012], um diese an die Flotten- und Betriebsgröße anzupassen. Nicht jedes Telematiksystem ermöglicht dabei die Erzeugung oder die Darstellung der relevanten Daten und Informationen, die die Anforderungen an die Einsatzdatenerfassung und Dokumentation erfüllen. Nach FREYBERG ET AL. [2008] sind dafür die folgenden Daten von großer Relevanz.

- Geodaten und -referenzen der Einsatzfahrten
- Position und Zeit
- Streubreite, -dichte und -menge, jeweils mit Ort- und Zeitbezug
- Solezugabe
- Angabe zum Räumen (Pflugtätigkeit)
- klimatische Verhältnisse (Wetterverhältnisse, Temperaturen, usw.)
- Fahrbahnzustand
- Arbeitsbeginn, Pausen, Ende der Tätigkeiten

Um unterstützende, telematische Systeme im Winterdienst zur Leistungserbringung, mobilen Dokumentation oder Kommunikations- und zentralen Dokumentationsprozesse einsetzen zu können, sind die Winterdienstfahrzeuge mit mobilen Rechnersystemen auszustatten, deren Konfiguration vom jeweiligen telematischen System abhängig. In FRAUENHOFER IML [2010] werden die Aufgabenstruktur und die einzelnen Anforderungsbereiche bzw. die zugehörigen Anwendungsmodulare gemäß der nachfolgenden Abbildung 17 dargestellt.

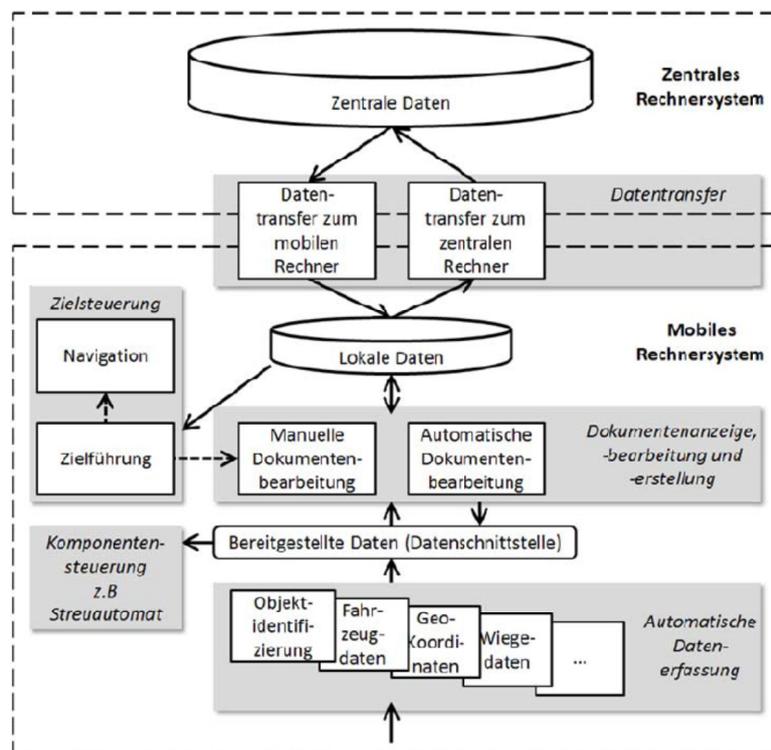


Abbildung 17: Struktur des Anwendungsmodells [FRAUENHOFER IML, 2010, S. 11]

In weiterer Folge werden nun die einzelnen Module in Anlehnung an FRAUENHOFER IML [2010] kurz vorgestellt.

Datentransfer

Eines der Hauptstücke bildet der Datentransfer zwischen den Rechnersystemen, einem stationären Rechner in der Zentrale und den mobilen Rechner in Fahrzeugen, die miteinander kommunizieren und Daten austauschen. Einerseits erfolgt ein solcher vom mobilen Rechner an den zentralen, zur Übertragung von Einsatzdaten zur weiteren Verwertung oder Speicherung. Andererseits kann es notwendig sein, Daten wie den Einsatzplan als Input an den mobilen Rechner zu senden. Dafür stehen dafür verschiedene Systeme zur Verfügung, die in Abhängigkeit des gewünschten Kommunikationsverhaltens und den Anspruch an die Datenaktualität zu wählen sind [FRAUENHOFER IML, 2010]:

- *Variante 1: Datentransfer über Speicherkarten*
Rückwirkender, physischer Datentransfer in der Zentrale ohne direkte Telekommunikationsverbindung zwischen den Rechnersystemen; Keine dynamische Steuerung des Einsatzes möglich, aber zu Dokumentationszwecken geeignet
- *Variante 2: Datentransfer über das Unternehmensnetzwerk*
Der Datenaustausch erfolgt direkt über das Datenkommunikationsnetz des Unternehmens per WLAN- oder eine Kabelverbindung auf dem Firmengelände bzw. in der Reichweite des WLAN; Keine dynamische Steuerung des Einsatzes möglich, aber zu Dokumentationszwecken geeignet
- *Variante 3: Online-Verbindung über das Mobilfunknetz*
Ständige Verbindung und Datenaustausch (z. B. aktueller Fahrzeugpositionen) über ein öffentliches Mobilfunknetz; dynamische Änderungen der Auftragsbearbeitung möglich; Voraussetzung: mobile Rechner mit einem Internetzugang und internetfähige Kommunikationsmodule

Dokumentenanzeige, -bearbeitung und -erstellung

Dieser Baustein der Telematikanwendung regelt die Nutzung der mobil gespeicherten Datensätze. Die manuelle Dokumentbearbeitung lässt dabei eine manuelle Bearbeitung in einer Bildschirmmaske zu, während bei der automatischen Bearbeitung ohne Einwirkung des Fahrers Datensätze zeitgesteuert (z. B. zur Erfassung der Fahrzeugkoordinaten), ereignisgesteuert (z. B. Betriebszustand „Streuung aktiv“) oder programmgesteuert aus automatisch erfassten Daten generiert, gespeichert bzw. zum Zentralrechner übertragen werden [FRAUENHOFER IML, 2010].

Automatische Datenerfassung

Dieses Modul dient der Erhebung und Bereitstellung von Daten ohne diese manuell bestimmen oder eingeben zu müssen. Dabei werden relevante Daten über entsprechende Sensoren zu bestimmten Zeitpunkten oder Prozesszuständen erhoben, zum mobilen Fahrzeugrechner übertragen und dort mit entsprechenden Zusatzmerkmalen ergänzt (z.B. Erfassungszeitpunkt oder Prozesszustand), um sie für die anderen Module nutzbar zu machen [FRAUENHOFER IML, 2010].

Zielsteuerung

Aufgabe dieses Moduls ist es, den praktischen Einsatz mit Hilfe eines Navigationstools zu steuern und das nächste anzufahrende Ziel und gegebenenfalls eine zugeordnete Arbeitsanweisung anzuzeigen. Gegebenenfalls können zielbezogene Datensätze automatisch bearbeitet werden [FRAUENHOFER IML, 2010].

5.4.3 Hemmnisse beim Einsatz von Telematik-Anwendungen

Telematische Systeme im kommunalen Winterdienst können zu einer erheblichen Verbesserung der Dokumentation führen, die neben abrechnungstechnischen Vorteilen besonders vor Gericht als Beweismittel herangezogen werden kann. Dadurch sind in Deutschland nach FORNFELD ET AL. [2010] in Einzelfällen Gerichtsprozesse auf null zurückgegangen, aber auch in Österreich sind Klagen stark reduziert worden [z. B. NEUHOLD, 2012]

Auch wenn österreichweit immer mehr Gemeinden beim Winterdienst auf EDV zurückgreifen, gibt es Hemmnisse und Barrieren für den Einsatz von GNSS-Systemen im öffentlichen Bereich:

- **Kleinteiligkeit von Verwaltungseinheiten**

Der Einsatz von telematischen Anwendungen lohnt sich häufig erst ab einer bestimmten Anzahl von Fahrzeugen/Maschinen oder ab einer Mindesterstreckung des Einsatzgebietes, da die Technologien erst dann ihr volles Potenzial ausschöpfen können [FORNFELD ET AL., 2010]. Gerade im kommunalen Umfeld in Vorarlberg sind die Verwaltungseinheiten häufig sehr kleinteilig [siehe dazu z. B. WALLNER, 2012].

- **Wirtschaftlichkeit**

Um neue GNSS-Systeme effizienzsteigernd einzuführen, bedarf es häufig einer kritischen Masse. Oftmals kann es aufgrund oben genannter Kleinteiligkeit dazu kommen, dass sich ein Einsatz von EDV kostenmäßig nicht rechnet [FORNFELD ET AL., 2010].

- **Defizite in der Technologiekonvergenz und fehlende Standards**

Der Einsatz von GNSS-Technologien rechnet sich häufig erst durch die Verknüpfung mit anderen Technologien wie z. B. mit Geoinformationssystemen (GIS). Diesbezügliche Forschungsprojekte finden aufgrund begrenzten Budgets, knapper, personaler Ressourcen und einem hohen Anteil an Pflichterfüllungen in den Gemeinden nur in Ausnahmefällen unter Beteiligung dieser statt, obwohl besonders die Harmonisierung und Standardisierung der Technologien und Schnittstellen zwischen den verschiedenen Systemen eine bedeutende Rolle spielt. Somit kann das eigentliche Potenzial der telematischen Produkte wegen fehlenden Wissens jedoch nur in geringem Umfang ausgeschöpft werden [FORNFELD ET AL., 2010].

- **Sorge vor Leistungskontrollen von Mitarbeitern**

Durch GNSS-Technologien ist es im Rahmen der automatisierten Datenerfassung möglich, die Position einzelner Fahrzeuge (und somit auch der zugeordneten Mitarbeiter) festzustellen. Oftmals wird daher befürchtet, dass dadurch eine Verhaltens- und Leistungskontrolle der Mitarbeiter erwirkt werden soll. Dies kann zur Ablehnung der Verfahren im Rahmen der Mitbestimmungs-, Mitwirkungs- bzw. Anhörungsrechte führen [FORNFELD ET AL., 2010].

Bei all den angeführten Hemmnissen zum Einsatz von telematischen Systemen empfehlen FORNFELD ET AL. [2010] die Förderungen von behördenübergreifenden Kooperationen. Diese könnten beispielsweise die gemeinsame Ausschreibung von Endgeräten und Systemen umfassen oder durch zentrale Leitstellen realisiert werden, die diese flächenhaft und gemeinsam nutzen und betreiben.

6 Fazit und Resümee

Gesetzliche und zum Teil auch vertragliche Bestimmungen verpflichten Vorarlberger Gemeinden zur Durchführung des Winterdienstes in ihrem Zuständigkeitsbereich. Die (Mindest-) Anforderungen an den Winterdienst werden durch die allgemeinen Ausführungen der einschlägigen Gesetze definiert und durch die RVS und Empfehlungen aus Forschungsprojekten konkretisiert. Wesentliche, rechtliche Anforderungen an den praktischen Winterdienst ergeben sich jedoch besonders auch aus den entwickelten Grundsätzen seitens des OGH.

Neben einer sicheren Befahr- und Begehrbarkeit der kommunalen Verkehrsflächen bei winterlichen Verhältnissen kommen in den letzten Jahren in der allgemeinen Diskussion der Umweltschutz und die Wirtschaftlichkeit der Winterdienstarbeiten zur Sprache. Der Ausspruch zum Streuverhalten „so viel nötig, aber so wenig wie möglich“ belegt diesen Interessenskonflikt und macht den unberechenbaren Faktor, die rechtlichen Fragen bei Schadensfällen, deutlich.

Die Verkehrssicherungspflicht schreibt dem jeweiligen Wegehalter die Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Wege- oder Straßenzustandes vor. Daraus kann abgeleitet werden, dass ein solcher, gesetzlich vorgeschriebener Zustand in der Winterperiode oftmals nur durch Schneeräumung und Bestreuung der Wege erreicht werden kann. Der Halter eines Weges haftet dabei den Benützern privatrechtlich, wenn durch den mangelhaften Zustand ein Schaden herbeigeführt wird und dem Halter selbst oder seinen Leuten grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz („Haftungsprivileg“) vorzuwerfen ist.

Beurteilungsmaßstab für die Mangelhaftigkeit des Weges ist dabei die Zumutbarkeit der entsprechenden Winterdienst-Maßnahmen. Das Merkmal der Zumutbarkeit erfordert die Berücksichtigung dessen, was nach allgemeinen und billigen Grundsätzen erwartet werden kann und richtet sich nach Art und Widmung des Weges, geografischer Lage und dem Verkehrsbedürfnis. Eine abschließende Umschreibung der Pflichten des Wegehalters ist nicht möglich. Es kommt im Einzelfall darauf an, ob dieser alle zumutbaren Maßnahmen getroffen hat, damit eine gefahrlose Benützung des Weges sichergestellt ist. Entscheidend für den Umfang der Streupflicht sind immer die Umstände des Einzelfalls, jedoch kann aus den Ausführungen des OGH gefolgert werden, dass keine Sorge zu übertriebenen Anforderungen besteht.

Unfälle, die sich auf Gehsteigen ereignen, verdienen aus rechtlicher Sicht besondere Beachtung. Grundsätzlich trifft die Gemeinden die Verpflichtung zur Räumung und Streuung innerhalb des Ortsgebietes. Die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung schreiben Eigentümern von Liegenschaften in Ortsgebieten, mit Ausnahme jener von unverbauten land- und forstwirtschaftlichen Liegenschaften, allerdings dezidiert Schneeräum- und Streupflichten zu. Sie haben demnach dafür zu sorgen, dass die dem öffentlichen Verkehr dienenden Gehsteige und Gehwege entlang der ganzen Liegenschaft in der Zeit von 6 bis 22 Uhr von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schnee und Glatteis bestreut werden.

Das Verhältnis der Anrainerpflicht und der Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters ist dabei gesetzlich nicht wirklich geklärt, jedoch vertritt der OGH die Auffassung, dass die Pflichten des Liegenschaftseigentümers nicht unter die Haftungseinschränkungen des Wegehalters auf grobe Fahrlässigkeit fallen. Bei welchem Verschuldensgrad gehaftet wird, hat dieser keinen Einfluss auf das Ausmaß der zu setzenden Schneeräum- und Streumaßnahmen. Es besteht kein direkter Zusammenhang in einer Art und Weise, dass bei einer Haftung für leichte Fahrlässigkeit intensiver bzw. früher gestreut oder geräumt werden müsste als bei dem Haftungsprivileg des Wegehalters.

Es erscheint oftmals zweckmäßig oder sogar notwendig, dass die erforderlichen und geeigneten Maßnahmen im Rahmen der gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtung zum Winterdienst der Gemeinden, nicht selbst durchgeführt, sondern vertraglich an selbstständige Unternehmen übertragen werden, welche nicht zu den Leuten der Gemeinde zählen. Dadurch kann die Gemeinde auch weite Teile der Haftung abgeben, die nur noch im Rahmen eines Auswahl- oder Überwachungsverschuldens haftet, wenn sie eine untüchtige oder eine wissentlich gefährliche Person zur Besorgung seiner Angelegenheiten als Gehilfen heranzieht. Um im Schadenfall versicherungstechnisch abgesichert zu sein, ist es von großer Wichtigkeit, dass in konkreten Winterdienstverträgen mit selbstständigen Unternehmen die Haftung des Unternehmers gegenüber der Gemeinde als Auftraggeber klar geregelt und nicht eingeschränkt wird.

Aus der ständigen Rechtsprechung kann nicht endgültig geklärt werden, wie viel Aufwand eine Gemeinde für den Winterdienst leisten muss. Hier gilt abermals, dass die Maßnahmen ergriffen werden müssen, die nach objektiven Gesichtspunkten zeitlich, technisch und finanziell zumutbar erscheinen. Es empfiehlt sich daher klare Organisationsstrukturen einzuführen und bei der Organisation und Durchführung den Stand der Technik nach aktuellen Empfehlungen oder den RVS zu berücksichtigen. Neben einer durchdachten Einsatzplanung und einem funktionsfähigen Einsatzmanagement spielt aus juristischer Sicht eine sorgfältige Einsatzdatenerfassung und Dokumentation eine bedeutende Rolle. Die ständige Rechtsprechung fordert immer wieder den Nachweis der Durchführung des Winterdienstes nach besten Kräften, der über eine entsprechende Datenerfassung und Dokumentation erbracht werden kann.

Auch wenn handschriftliche Aufzeichnungen vor Gericht als ausreichend erachtet werden, empfiehlt sich eine automatisierte Dokumentation mit Hilfe einer lückenlosen GPS-Datenerfassung. Gerade weil in den letzten Jahren allein die Tatsache, dass eine gerichtstaugliche Dokumentation durch den Einsatz von automatisierter Protokollierung existiert, zu einem erheblichen Rückgang von Klagen und Gerichtsverfahren geführt hat, dürften telematische Systeme auch im kommunalen Winterdienst die Zukunft bedeuten.

Fällen, bei denen Gemeinden für einen aufgetretenen Schaden allerdings doch haften, führen je nach der Art des Schadens zu einer zivil- und/oder strafrechtlichen Haftung der verantwortlichen Gemeinden. In diesem Sinn bietet die österreichische Versicherungswirtschaft für Gemeinden zahlreiche individuell gestaltete Gemeinde-Versicherungslösungen mit den unterschiedlichsten Deckungsinhalten an, um im Fall einer Haftung anfallende Kosten auf eine Versicherungsgesellschaft zu übertragen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass bei ordnungsgemäßer Durchführung und Dokumentation des Winterdienstes Rechtsprobleme die Ausnahme sein sollten. Wird der Winterdienst nach diesen Gesichtspunkten wohl geordnet und durchdacht durchgeführt, so wird man weitgehend eine Haftung vermeiden können, da der Straßenerhalter alles Angemessene und Zumutbare getan haben wird.

Literaturverzeichnis

- Ahlbrecht, H., Croce, K. und Kohler, A. 1978.** Handbuch für den Straßenwinterdienst. Bonn : s.n., 1978.
- Amt der Vorarlberger Landesregierung. 2011.** Bevölkerungsstatistik - Verwaltungszählung vom 30. September 2011. *Landesstelle für Statistik*. Bregenz : s.n., 2011.
- Andreus, Walter. 2007.** Mach' eins aus vier. In: *KOMMUNAL, Heft 03/2007*. 2007.
- Angeler, Bernhard. 2012.** Alles Wissenswertes zum Führerschein. *fahrschulen.or.at*. [Online] 2012. [Zitat vom: 13. Februar 2012.] <http://www.fahrschulen.or.at/fuehrerschein/klassen.html>.
- Barta, Heinz. 2004.** Zivilrecht - Grundriss und Einführung in das Rechtsdenken TEIL 1. 2004.
- Berger, Wolfgang. 2010.** Haftung für Schäden durch Salzstreuung. In: *Recht und Finanzen für Gemeinden 2010/34*, S. 148-153. 2010.
- BMVIT. 2007.** Verkehr in Zahlen in Österreich 2007. Hrsg.: *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung V/Infra 5*. [Online] 2007. [Zitat vom: 17. Januar 2012.] <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/viz07/index.html>.
- Burtwell, Marilyn. 2002.** COST 344 - Improvements to Snow and Ice Control on European Roads and Bridges . 2002.
- Bydlinski, F. 1967.** Privatautonomie und objektive Grundlagen des verpflichtenden Rechtsgeschäftes. 1967.
- Dax, Peter und Hopf, Gerhard. 2008.** Abkürzungs- und Zitierregeln der österreichischen Rechtssprache und europarechtlicher Rechtsquellen (AZR). *6. Auflage, begründet von Gerhard Friedl und Herbert Loebenstein*. 2008.
- Drimmel, Nicolaus. 2002.** Die österreichischen Gemeinden. Ihre Aufgaben, ihre Finanzierung. In: *Aktuelle Unterlagen - Die österr. Gemeinden 2002/37*. 2002.
- Durth, W. 1995.** Kosten und Nutzen des Winterdienstes. In: *Straße und Autobahn, Heft 9/1995*. 1995.
- Durth, Walter und Hanke, Horst. 2004.** Handbuch Straßenwinterdienst. Bonn : s.n., 2004.
- Ernegger, Helmut. 2012.** Haftpflichtversicherung - AHVB. *Homepage der VME Ernegger*. [Online] 2012. [Zitat vom: 31. März 2012.] <http://www.vme-ernegger.at/cms/uploads/media/Haftpflichtversicherung.pdf>.
- Eypeltauer, Ernst und Strasser, Rudolf. 1986.** Die Haftung der Organe und der Bediensteten der Gemeinden. Linz : s.n., 1986.
- Fellendorf, Martin. 2011.** Straßenwesen. *Skript zur gleichnamigen Vorlesung, WS 2011/12*, Technische Universität Graz. 2011.
- FGSV. 2000.** Begriffsbestimmungen - Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb. *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.)*. 2000.
- FGSV. 2010.** Merkblatt für den Winterdienst auf Straßen. *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*. Köln : s.n., 2010.
- FGSV. 2011.** Praktische Empfehlungen für ein effektives Räumen und Streuen im Straßenwinterdienst. Hrsg.: *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*. Köln : s.n., September 2011.
- FGSV. 2009.** Praktische Hinweise zum Räumen un Streuen für das Fahrpersonal im Winterdienst. *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.)*. 2009.

- Fornfeld, Martin, Beckmann, Gaby und Leibnitz, Ulli. 2010.** Einsatzpotenziale eines globalen Navigationssatellitensystem - GNSS - im öffentlichen Sektor. *Abschlussbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.* 2010.
- Fraunhofer IML. 2010.** Einführung von Telematikanwendungen in der Kreislaufwirtschaft und bei Kommunaldiensten. *Handbuch zum Projekt "Einsatz von mobilen Datenerfassungsgeräten in der Entsorgungslogistik".* Dortmund : s.n., 2010.
- FSV. 2012.** Info-Folder: Wir finden neue Wege. *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.* [Online] 2012. [Zitat vom: 2012. Februar 01.] <http://www.fsv.at/aktuelles/FSVde.pdf>.
- FSV. 2001.** RVS 12.04.11 - Winterdienst - Allgemeines. *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.* 2001.
- FSV. 2010.** RVS 12.04.12 - Schneeräumung und Streuung. *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.* Wien : s.n., 2010.
- FSV. 1997.** RVS 12.04.14 - Winterdienst - Vorbeugende Maßnahmen gegen Schneeverwehungen - Schneezäune. *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.* Wien : s.n., 1997.
- FSV. 2008.** RVS 12.04.15 - Minimierung von Umweltauswirkungen beim Einsatz von Streumitteln im Winterdienst. *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.* Wien : s.n., 2008.
- FSV. 2011.** RVS 12.04.16 - Streumittel. *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.* Wien : s.n., 2011.
- FSV. 2011a.** RVS 14.02.16 - Einweisungsunterlagen für das Winterdienstpersonal. *Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.* 2011a.
- Gargitter, Hans. 2001.** Haftung der Gemeinde aus der Straßenerhaltung und Gehsteigbetreuung. *Oberösterreichischer Gemeindebund.* [Online] 2001. [Zitat vom: 25. November 2011.] http://www.oogemeindebund.at/_import/Winterdienst_DrGargitter.pdf.
- Geiger, Ernst. 2012.** Angaben zur Vorarlberger Praxis. *Mündliche Auskunft 15.04.2012, Abteilung VIIIb - Straßenbau - Land Vorarlberg.* 2012.
- Gimpel-Hinteregger, Monika. 1994.** Theoretische Grundfragen der Umwelthaftung. *Zugleich ein Beitrag zu den allgemeinen Lehren des Haftungsrechts, zur ökonomischen Analyse des Rechts und zum privaten Immissionsschutzrecht.* 1994.
- Gnesda, Mario. 2009.** Rechtsschutzversicherung für Gemeinden. In: *NÖ Gemeinde - Das Fachjournal für Kommunalpolitik. Hrsg: Gemeindevertreterverband der Volkspartei Niederösterreich.* Oktober 2009.
- Grundtner, Herbert. 1986.** Die österreichische Strassenverkehrsordnung nach der 13. Novelle. *mit den wichtigsten Verordnungen, Erlässen und Entscheidungen sowie zahlreichen Anmerkungen.* 1986.
- Hahnl, Katharina. 2009.** Begutachtungsverfahren sollte für Auftraggeber geregelt werden. In: *KOMMUNAL Heft 5/2009.* 2009.
- Hanke, Horst. 2007.** Nutzung internationaler Erfahrungen im Winterdienst. *Bericht vom XII. internationalen Winterdienst-Kongress in Turin, In: Der Winterdienst 1/2007, Hrsg.: Verband der Kali- und Salzindustrie e.V.* 2007.
- Harrer, Friedrich. 2006.** In: *ABGB Praxiskommentar Band 6, 3. Auflage: §§ 1293 - 1502 ABGB. Hsg.: Schwimann, Michael.* 2006.
- Hartl, Franz. 2001.** Die Haftungsvoraussetzungen bzw. die Allgemeinen Grundbegriffe des Schadenersatzrechtes. *Seminarunterlagen.* 2001.

- Haubenberger, Bernhard. 2011.** Wermutstropfen: Verlängerung nur bis 31. Dezember 2012. *Erleichterung über verlängerte Schwellenwertverordnung. In: KOMMUNAL Heft 11/2011.* 2011.
- Häußl, Roman. 2005.** Schneeräumung: Die Pflichten der Anrainer gemäss § 93 StVO. *In: KOMMUNAL 12/2005, Seite 10f.* 2005.
- Held, Lukas. 2009.** Haushaltsführung und Verantwortlichkeit der Gemeindeorgane. *Schriftenreihe Recht&Finanzen für Gemeinden, 01/2009.* 2009.
- Hoffer, et al. 2009.** Die Gemeinde und ihre straßenpolizeilichen Aufgaben. *In: Schriftenreihe "Recht und Finanzen für Gemeinden", 02/2009.* Wien : s.n., 2009.
- Hoffmann, M., Blab, R. und Nutz, P. 2011.** Forschungsbericht Optimierung der Feuchtsalzstreuung. *Bericht für Bundesländer, ASFINAG, BMVIT.* 2011.
- Hoffmann, M., Blab, R. und Nutz, P. 2011a.** Leitfaden Winterdienst. *Hinweise für das Winterdienstpersonal zur Sicherstellung einer effektiven Salzstreuung auf landes- und gemeindestraßen in Österreich. Technische Universität Wien.* 2011a.
- Hoffmann, M., Blab, R. und Nutz, P. 2012.** Optimierung der Feuchtsalzstreuung. *unveröffentlichter Zwischenbericht Forschungsauftrag der Länder, ASFINAG und BMVIT.* Wien : s.n., 2012.
- Hoffmann, Markus. 2010.** Entwurf und Erhaltung von Straßenanlagen. *Unterlagen zur gleichnamigen Lehrveranstaltung an der TU Graz. SS 2011.* 2010.
- Hoffmann, Markus. 2011.** Leitfaden Winterdienst für Bundes- und Landesstraßen. *ASTRAD-Symposium, 13. & 14. April 2011, Messe Wels.* Wels : s.n., 2011.
- Holldorb, Christian. 2007.** COST 353 - Europäische Forschungsaktion zum Winterdienst. *Vortrag im Rahmen der Kommunalmesse ASTRAD-SYMPOSIUM 2007.* 2007.
- Holldorb, Christian, Häusler, Katharina und Träger, Daniel. 2012.** Neue Informations- und kommunikationstechnologien für den Straßenbetrieb. *In: Tagungsband zum Kolloquium Straßenbetrieb am 13./14. September 2011 in Karlsruhe, S. 135 ff; Hrsg.: FGSV.* 2012.
- Huber, C. 2006.** In: ABGB Praxiskommentar Band 6, 3. Auflage: §§ 1293 - 1502 ABGB. *Hsg.: Schwimann, Michael.* 2006.
- Illedits, Alexander. 2010.** In: ABGB Taschenkommentar. *Hrsg.: Schwimann Michael.* 2010.
- Kainz, M., Peintner und Stark, S. 2010.** Heißes Thema Eis und Schnee. *Hrsg.: Umweltschutzverein Bürger und Umwelt NÖ.* 2010.
- Kliba, Birgit. 2006.** Das Bundesvergabegesetz 2006 aus kommunaler Perspektive. *In: Österreichische Gemeinde-Zeitung (ÖGZ), Heft 02/2006.* 2006.
- KommAk. 2011.** Kommunalakademie Niederösterreich. *Homepage.* [Online] 2011. [Zitat vom: 2012. März 24.] http://www.kommak-noe.at/medien/download/50353782_1.doc.
- Koziol, Helmut, Bydlinski, Peter und Bollenberger, Raimund. 2010.** Kurzkomentar zum ABGB. *Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, Ehegesetz, Konsumentenschutzgesetz, IPR-Gesetz, Rom I- und Rom II-VO.* 2010.
- Kramer, Ernst. 1972.** Grundfragen der vertraglichen Einigung. 1972.
- Längauer, Oliver. 2011.** KUNDMACHUNG Winterdienst Stadtgemeinde Hallein. *01. November 2011.* 2011.
- Langer, Hans. 1998.** Rechtsgrundlagen. *In: Schneeräumung und Streuung, S. 9-53, Hrsg. Alfred Popper.* 1998.

- Lustenau Online. 2012.** Homepage der Marktgemeinde Lustenau. *Gemeindeverwaltung*. [Online] 2012. [Zitat vom: 2012. März 26.]
<http://www.lustenau.at/index.php?lev0=2&site=503&navid=777&stat=0&art=2&e1=777&e2=0>.
- Malojer, Susanne. 2011.** Straßenerhaltungspflichten der Gemeinden, insbesondere Winterdienst und Haftung - Update. In: *Recht und Finanzen für Gemeinden, RFG 2011/11*. 2011.
- Marktgemeindeamt Waizenkirchen. 2002.** Waizenkirchner Gemeindenachrichten. Nr. 193 / 6. Dezember 2002, Hrsg.: *Marktgemeindeamt Waizenkirchen*. [Online] 2002. [Zitat vom: 04. Mai 2012.]
<http://www.waizenkirchen.ooe.gv.at/gemeindeamt/download/GZ-203.pdf>.
- Molzer, Christian. 2011.** Folien zur LVA 233.033 – Straßenbetrieb. *WS 2011/12, TU Wien*. 2011.
- Neuhofer, Hans. 1998.** *Gemeinderecht*. 1998.
- Neuhold, Josef. 2012.** Auskunft zur Praxis im Land NÖ. *Persönliche Mitteilung vom 10.05.2012, Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Straßenbetrieb*. 2012.
- Neuhold, Josef. 2011.** Straßenwinterdienst. *Unterlagen zum FSV-Seminar KOMMUNALE STRASSEN: Bau - Erhaltung - Winterdienst vom 12.10.2011*. Wien : s.n., 2011.
- Nutz, Peter. 2010.** Beitrag zur Optimierung des Winterdienstes in Österreich. *Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien*. 2010.
- Oberhammer, P. 2004.** In: *Praxiskommentar zum ABGB, Band II, 3. Auflage*. Hrsg.: *Schwimmann Michael*. 2004.
- ON. 2011.** ÖNORM EN 15430-1. *Winterdienst- und Straßenbetriebsausstattung - Datenerfassung und -übertragung, Österreichisches Normungsinstitut (ON)*. 2011.
- ÖStB. 2000.** Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters. *Österreichischer Städtebund (ÖStB). Österreichische Gemeinde-Zeitung ÖGZ*. [Online] 2000. [Zitat vom: 24. November 2011.]
<http://www.staedtebund.gv.at/oegz/oegz-beitraege/jahresarchiv/details/artikel/verkehrssicherungspflicht-des-wegehalters.html>.
- Pichler, W. 1987.** Gedanken zu einer gesamtwirtschaftlichen. In: *Straßen- und Tiefbau, Heft 4/1987*. 1987.
- Popper, Alfred. 1998.** (Hrsg) Schneeräumung und Streuung. *Rechtlich, technische und meteorologische Fragen*. Wien : s.n., 1998.
- Raab, Wolfgang. 2011.** Mündliche Verträge – gültig, aber riskant. *Rechtsservice der österreichischen Bauernzeitung*. [Online] 2011. [Zitat vom: 24. März 2012.]
<http://www.bauernzeitung.at/index.php?id=2500%2C112828%2C%2C>.
- Reeb, Hans-Peter. 2011.** Telematik im kommunalen Bereich. *Vortrag im Rahmen der Kommunalmesse ASTRAD-SYMPOSIUM 2011*. 2011.
- Reischauer, Rudolf. 2004.** In: *Kommentar zum ABGB, 3. Auflage, 2. Band / 6. Teil: IPRG, EVÜ*. Hrg. *Peter Rummel*. 2004.
- Sachs, Michae und Hahn, Katharina. 2006.** Das neue Bundesvergaberecht 2006. *Leitfaden für Länder und Gemeinden. Schriftenreihe Rechts- und Finanzierungspraxis der Gemeinden. 1-2/2006*. 2006.
- Schernitz, Helmut. 2009.** Zur Haftung des Straßenerhalters beim Aufbringen von CMA anstelle von Streusalz. *Rechtsservice, ÖAMTC-KÄRNTEN, ZVR: 479284817*. September 2009.
- Schmid, Johannes. 2006.** Die Stellung der österreichischen Gemeinden in einer reformierten Bundesverfassung. *Dissertation Universität Wien*. Wien : s.n., 2006.

- Schneider, Christian. 2009.** Herausforderung Winterdienst - Haftungsfragen sind die „Kehrseite“ des Winterdienstes. In: *NÖbGemeinde - Das Fachjournal für Kommunalpolitik 09/2009 S. 12-16.* 2009.
- Schneider, Christian. 2011.** Winterdienst - rechtlicher Rahmen. *Präsentation im Rahmen der Tagung der Kommunalakademie NÖ "Winterdienst - Wissen macht sicher!", 07/08.112011.* 2011.
- Schweizerischer Städteverband. 2006.** Winterdienst in Städten und Gemeinden. *Ein Leitfaden für die Praxis.* [Online] 2006. [Zitat vom: 04. April 2012.] <http://kommunale-infrastruktur.ch/de/Info/Dokumentation/Strassen/Winterdienst>.
- Stadt Feldkirch. 2012.** Homepage des Stadtbauhof Feldkirch. [Online] 2012. [Zitat vom: 01. 03 2012.] <http://feldkirch.at/rathaus/stadtbauhof>.
- Stadt Wien. 2012.** OnlinePortal der Stadt Wien. [Online] 2012. [Zitat vom: 07. Januar 2012.] <http://www.wien.gv.at/kultur/strassennamen/>.
- Statistik Austria. 2011.** Gemeindeverzeichnis 2011, Stand 01.01.2011. Wien : s.n., 2011.
- Streicher, Gerhard. 2011.** Räumplan und Einsatzplan - Bericht aus der Praxis. *Präsentation im Rahmen der Tagung der Kommunalakademie NÖ "Winterdienst - Wissen macht sicher!", 07/08.112011.* 2011.
- Trummer, Josef. 2007.** Sparen beim Fahren. *Einsparungen beim Fuhrpark durch Gemeindekooperationen.* In: *KOMMUNAL, Heft 03/2007.* 2007.
- Umweltverband Vorarlberg. 2000.** Ökoleitfaden Bau - Kapitel 7 Straßenbetrieb und Baustellen. Hrsg.: *Umweltverband Vorarlberger Gemeindehaus.* 2000.
- Vergeiner, Martin. 2009.** Kundmachung durch Verkehrszeichen. *Materielles Recht und Verfahren, Fehler und Rechtsfolgen, Rechtsschutz und Haftung.* 2009.
- Vision-Rheintal. 2012.** Raumbezogene Kulturgeschichte. *Ausbau des Straßennetzes.* [Online] 2012. [Zitat vom: 2012. Februar 01.] http://www.vision-rheintal.at/fileadmin/VRuploads/PDF/Hintergruende/Mobilitaet/Ausbau_des_Strassennetzes.pdf?PH_PSESSID=344247c3277fd127d3eef472b32710d2.
- VKU. 2009.** Kommunaler Winterdienst hatte Schnee und Eis im Griff. *Pressemitteilung Nr. 2/2009,* Hrsg.: *Verband kommunale Abfallwirtschaft und Stadtreinigung im VKU (Verband kommunaler Unternehmen).* Köln : s.n., 2009.
- von Freyberg, Claudia und Potocnik, Jürgen. 2008.** Wirtschaftlicher arbeiten - Hilfreiche EDV. In: *DEGA 40/2008, Sonderbeilage Winterdienst, S. 18.* 2008.
- Wagner, Erika. 2005.** Gesetzliche Unterlassungsansprüche im Zivilrecht. *Zugleich eine Untersuchung des Beseitigungsanspruchs.* 2005.
- Wagner, Erika. 2006.** Straßenerhaltungspflichten der Gemeinden, insbesondere Winterdienst und Haftung. *Winterliche Erhaltungspflichten nach den Landesgesetzen.* In: *Recht und Finanzen für Gemeinden RFG 2006/39.* 2006.
- Wagner, Franz. 2011.** Versicherungsschutz für Gemeinden. *Vortrag bei der Tagung: "Winterdienst – Wissen macht sicher!" der Kommunalakademie NÖ.* 2011.
- Wallner, Roman. 2012.** Grundlagen für die technische Optimierung des Vorarlberger Winterdienstes. *Diplomarbeit am Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Technischen Universität Graz.* 2012.
- Welser, Rudolf. 1977.** Das österreichische Schirecht. Hrsg: *Rainer Sprung u. Bernhard König .* 1977.

Wiesinger, August. 2012. Angaben zur Erfahrung mit automatisierter Dokumentation im praktischen Einsatz in der Gemeinde Grieskirchen OÖ. *Mündliche Auskunft 09.05.2012, Bauamtsleiter der Stadtgemeinde Grieskirchen.* 2012.

Wiesinger, Thomas. 1995. Schneephysik. *Skriptum zum Gletscherpraktikum des Instituts für Meteorologie und Geophysik der Universität Wien.* Wien : s.n., 1995.

WKO. 2011. EU-Kontrollgerät, Fahrtenbuch: Anwendung und Fahrerkarte. *Wirtschaftskammer Wien.* [Online] 2011. [Zitat vom: 12. Februar 2012.]
[http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=504000&dstid=756.](http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=504000&dstid=756)

Verzeichnis der Gesetze, Verordnungen und Judikatur

Österreichische Rechtsvorschriften

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch	JGS NR. 946/1811 idGF BGBl. I Nr. 58/2010
Amtshaftungsgesetz	Bundesgesetz vom 18. Dezember 1948, womit die Haftung des Bundes, der Länder, der Bezirke, der Gemeinden und der sonstigen Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts für den in Vollziehung der Gesetze zugefügten Schaden geregelt wird (Amtshaftungsgesetz) BGBl. Nr. 20/1949 idGF BGBl. I Nr. 194/1999
ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997	BGBl. I Nr. 113/1997 idGF BGBl. I Nr. 194/1999
ASFINAG-Gesetz	Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982, mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, mit dem die Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken übertragen wird und mit dem das Bundesministeriengesetz 1973 geändert wird (ASFINAG-Gesetz) BGBl. Nr. 591/1982 idGF BGBl. I Nr. 82/2007
Arbeitszeitgesetz	Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969 über die Regelung der Arbeitszeit (Arbeitszeitgesetz) (AZG) BGBl. Nr. 461/1969 idGF BGBl. I Nr. 93/2010
Bundesgesetz, betreffend die Bundesstraßen	BGBl. I Nr. 387/1921
Bundesstraßengesetz 1971	Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971) BGBl. Nr. 286/1971 idGF BGBl. I Nr. 62/2011
Bundesgesetz über die Auffassung und Übertragung von Bundesstraßen	BGBl. I Nr. 50/2002
Bundesvergabegesetz 2006	Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2006 – BVergG 2006) BGBl. I Nr. 17/2006 idGF BGBl. II Nr. 95/2012
Bundes-Verfassungsgesetz	BGBl. Nr. 1/1930 idGF BGBl. I Nr. 12/2012
Fahrtenbuchverordnung	Verordnung des Bundesministers für soziale Verwaltung vom 12. August 1975 über das Fahrtenbuch (Fahrtenbuchverordnung) BGBl. Nr. 461/1975 idGF BGBl. II Nr. 9/2010

Finanz-Verfassungsgesetz 1948	Bundesverfassungsgesetz über die Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und den übrigen Gebietskörperschaften (Finanz-Verfassungsgesetz 1948) BGBl. Nr. 45/1948 idgF BGBl. I Nr. 103/2007
Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 - KD.V. 1967	Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 30. November 1967 über die Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967 (Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 - KD.V. 1967) BGBl. Nr. 399/1967 idgF BGBl. II Nr. 432/2011
Kraftfahrgesetz 1967	Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967) BGBl. Nr. 267/1967 idgF BGBl. I Nr. 116/2010
Lenker/innen-Ausnahmeverordnung	Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, mit der für Lenkerinnen und Lenker bestimmter Kraftfahrzeuge Abweichungen von den Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 561/2006 sowie vom Arbeitszeitgesetz festgelegt werden (Lenker/innen-Ausnahmeverordnung – L-AVO) BGBl. II Nr. 10/2010
Landesstraßenverordnung	Verordnung der Landesregierung über die Erklärung von Straßen als Landesstraßen (Landesstraßenverordnung) LGBl.Nr. 38/1972 idgF LGBl.Nr. 66/2009
Maschinen-Sicherheitsverordnung 2010	Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über die Sicherheit von Maschinen und von Sicherheitsbauteilen für Maschinen (Maschinen-Sicherheitsverordnung 2010 – MSV 2010) BGBl. II Nr. 282/2008 idgF BGBl. II Nr. 41/2012]
Strafgesetzbuch	Bundesgesetz vom 23. Jänner 1974 über die mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlungen (Strafgesetzbuch) BGBl. Nr. 60/1974 idgF BGBl. I Nr. 12/2012
Straßenverkehrsordnung 1960	Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960) BGBl. I Nr. 159/1960 idgF BGBl. I Nr. 59/2011]
Verordnung Erklärung einiger Straßenzüge als Bundesstraße	BGBl. I NR. 280/1933]
Vlbg Gemeindeangestelltengesetz 2005	Gesetz über das Dienstrecht der Gemeindeangestellten (Gemeindeangestelltengesetz 2005 – GAG 2005) LGBl. Nr. 19/2005 idgF LGBl.Nr. 37/2011
Vlbg Gemeindebediensteten-	Gesetz über das Dienstrecht jener Gemeindebediensteten, für die

gesetz 1988 nicht das Gemeindeangestelltengesetz 2005 (GAG 2005) gilt
(Gemeindebedienstetengesetz 1988 – GBedG 1988)
LGBl. Nr. 49/1988 idGF LGBl. Nr. 36/2009

Vlbg Gemeindegesetz Gesetz über die Organisation der Gemeindeverwaltung
(Gemeindegesezt – GG.)
LGBl. Nr. 40/1985 idGF LGBl. Nr.4/2012

Europarecht

RL 2006/42/EG Richtlinie 2006/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates v
17.05.2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie
95/16/EG, ABl L 157/24

RL 2004/18/EG Richtlinie 2004/18/EG des europäischen Parlaments und des Rates v
31.03.2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe
öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und
Dienstleistungsaufträge, ABl. Nr. L 134

RL 2004/17/EG Richtlinie 2004/17/EG des europäischen Parlaments und des Rates v
31.03.2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch
Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und
Verkehrsversorgung sowie der Postdienste, ABl L 134/1

VO (EG) 561/2006 Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates v vom
15.03.2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im
Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr.
3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der
Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl L 102

VO (EG) Nr. 2083/2005 Verordnung (EG) Nr. 2083/2005 der Kommission vom 19. Dezember
2005 zur Änderung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG des
Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die
Schwellenwerte für die Anwendung auf Verfahren zur
Auftragsvergabe, ABl. L 333/28

VO (EG) 3821/85 Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985
über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl L 370/8

Rechtsprechungen

Gericht	Entscheidungsdatum	Aktenzeichen	Fundstelle-bzw. Veröffentlichungsort
OGH	10.05.2011	4 Ob 25/11x	JBl 2011,790
OGH	25.11.2009	3 Ob 77/09h	ZVR 2010/180
OGH	29.04.2009	2 Ob217/08p	ZVR 2009/171
OGH	24.02.2009	4 Ob 239/08p	ZVR 2010/43
OGH	17.12.2008	2 Ob 115/08p	ZVR 2009/38
OGH	16.06.2008	8 Ob 43/08v	
OGH	28.04.2008	2 Ob 78/08x	ZVR 2009/38
OGH	10.04.2008	2 Ob 66/08g	
OGH	24.01.2008	2 Ob 120/07x	
OGH	26.04.2007	2 Ob 158/06h	ecolex 2007/386
OGH	20.03.2007	10 Ob 18/07f	
OGH	31.08.2006	2 Ob 26/06x	ZVR 2007/77
OGH	21.04.2005	2 Ob 21/05k	
OGH	07.04.2003	2 Ob 41/02x	ZVR 2004/124
OGH	10.10.2002	2 Ob 226/02b	
OGH	29.04.2002	7 Ob 66/02k	
OGH	29.11.2001	2 Ob 299/01m	
OGH	18.11.1999	2 Ob 314/99m	
OGH	05.10.1999	2 Ob265/99f	
OGH	25.03.1999	2 Ob 78/99f	
OGH	20.05.1998	2 Ob 119/98h	ZVR 1999/43
OGH	09.10.1997	2 Ob 191/97w	
OGH	29.02.1996	2 Ob 1104/94	ZVR 1996/113
OGH	05.12.1995	1 Ob 29/95	ZVR 1996/109
OGH	09.02.1995	2 Ob 11/95	ZVR 1995/ 128
OGH	19.12.1995	1 Ob 535/95	
OGH	11.07.1990	3 Ob 534/90	SZ 63/133
OGH	19.10.1989	8 Ob 610/89	ZVR 1990/120
OGH	17.10.1989	2 Ob 93/89	ZVR 1990/15
OGH	11.10.1989	1 Ob 42/89	JBl 1990,450
OGH	12.09.1989	2 Ob 51/89	
OGH	13.04.1988	1 Ob 10/88	SZ 61/88
OGH	25.02.1988	7 Ob 4/88	VersRdSch 1988/329
OGH	12.03.1987	8 Ob 66/86	ZVR 1988/50
OGH	26.02.1987	8 Ob 526/87	ZVR 1987/239
OGH	19.06.1986	8 Ob 12/86	ZVR 1987/104
OGH	13.02.1986	8 Ob 64/85	ZVR 1987/79
OGH	24.10.1985	8 Ob 49/85	ZVR 1987/8
OGH	24.10.1985	8 Ob 30/85	ZVR 1986/134

Gericht	Entscheidungsdatum	Aktenzeichen	Fundstelle-bzw. Veröffentlichungsort
OGH	12.09.1985	8 Ob 39/85	ZVR 1986/106
OGH	11.07.1985	8 Ob 41/85	ZVR 1986/11
OGH	17.01.1985	7 Ob 701/84	ZVR 1985/171
OGH	04.07.1984	8 Ob 81/83	ZVR 1985/44
OGH	22.02.1983	2 Ob 30/83	ZVR 1984/94
OGH	28.09.1982	2 Ob 144/82	ZVR 1983/83
OGH	21.09.1982	2 Ob 98/82	ZVR 1983/316
OGH	13.07.1982	2 Ob 128/82	ZVR 1983/14
OGH	21.04.1982	6 Ob 548/81	SZ 55/55
OGH	26.11.1981	7 Ob 707/81	RZ 1982/54
OGH	25.11.1981	3 Ob 569/81	ZVR 1982/261
OGH	03.09.1981	8 Ob 144/81	EvBl 1981/231
OGH	11.06.1981	7 Ob 555/81	ZVR 1982/146
OGH	18.02.1981	3 Ob 512/80	SZ 54/21
OGH	05.11.1980	6 Ob 626/80	EvBl 1981/146
OGH	24.01.1980	8 Ob 227/79	ZVR 1980/324
OGH	22.11.1979	8 Ob 190/79	ZVR 1980/294
OGH	26.06.1979	2 Ob 99/79	ZVR 1980/46
OGH	13.06.1979	1 Ob 7/79	SZ 52/96
OGH	13.03.1979	2 Ob 5/79	SZ 52/33
OGH	09.11.1978	7 Ob 707/78	EvBl 1979/61
OGH	25.10.1978	8 Ob 150/78	ZVR 1979/316
OGH	02.12.1976	7 Ob 811/76	ZVR 1978/111
OGH	11.03.1976	6 Ob 531/76	ZVR 1976/290
OGH	30.01.1975	6 Ob 4/75	ZVR 1975/248
OGH	09.12.1971	2 Ob 179/71	RZ 1972,169
OGH	19.10.1971	4 Ob 619/71	ZVR 1972/153
OGH	26.06.1969	2 Ob 141/69	ZVR 1970/28
OGH	13.05.1969	2 Ob 108/69	ZVR 1970/26
OGH	06.11.1968	2 Ob 275/68	SZ 41/146
OGH	01.04.1965	2 Ob 74/65	ZVR 1966/96
OGH	01.07.1964	7 Ob 132/64	SZ 37/97
OGH	06.05.1959	5 Ob 223/59	ZVR 1959/244
OGH	28.11.1956	2 Ob 629/56	ZVR 1957/166
OGH	02.04.1952	2 Ob 255/52	SZ 25/84

Gericht	Entscheidungsdatum	Aktenzeichen	Fundstelle-bzw. Veröffentlichungsort
VwGH	04.03.1994	94/02/0011	ZVR 1995/7,8
VwGH	09.09.1983	83/02/0127	ZVR 1985/58
VwGH	07.02.1963	1448/62	VwSlg 5963 A/1963

Anhang A Wirkmechanismen der Streuung

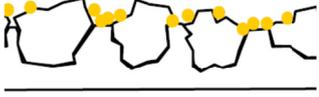
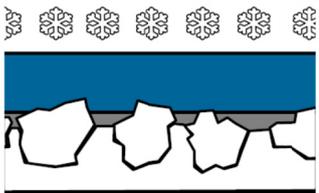
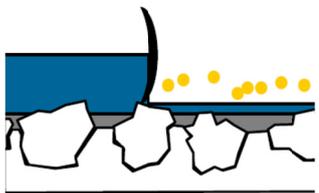
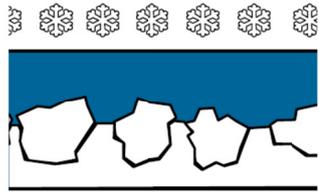
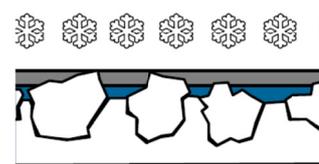
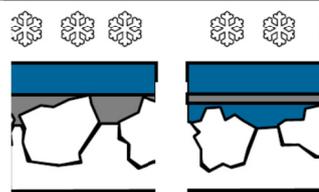
Wirkmechanismus „Präventives Streuen“	
	<p>1. Präventives Streuen kurz vor Schneefall</p> <p>z.B. 10 g/m² unmittelbar vor Schneefall von ca. 1 cm/h Fahrbahntemperatur = - 5°C Streuumschlagzeit = 3 h ergibt 3 cm Schneehöhe pro Streuintervall</p>
	<p>2. Verdünnung und Bildung von 2 Phasen</p> <p>1. Phase Schnee/Eis (ca. 0% Salz) 2. Phase Salzlösung unten (8% Salz) Das aufgebrauchte Salz wird sukzessive gelöst, bis ein Lösungsgleichgewicht von 8 % bei -5°C erreicht wird</p>
	<p>3. Räumen und Nachstreuen</p> <p>Die Salzlösung verhindert ein Anfrieren an die Fahrbahn und erleichtert das Räumen. Für das Nachstreuen gilt: Restschnee + Nachstreumenge = Salzlösung > 8% (Salzverbrauch abhängig Räumqualität, Fahrbahnzustand)</p>
	<p>4. Schmelze Restschnee</p> <p>Schmelze des Restschnees und Salzlösung >8% Von da weitere Entwicklung wie in Punkt 2. bis zum Abklingen der Schneefälle (Streu- und Austragungsverluste durch Verkehr sowie Durchmischung nicht berücksichtigt.)</p>
Wirkmechanismus „Anlassbezogenes Nachstreuen“	
	<p>1. Schneefall und Eisbildung</p> <p>Schneefall von 1 cm/h ergibt eine Schneehöhe von 3 cm die durch den Verkehr vertragen bzw. verdrückt wird. Mögliche Eisbildung durch Druck bzw. Anfrieren an die Fahrbahn</p>
	<p>2. Räumen und Nachstreuen</p> <p>Erhöhte Räumenergie durch Anfrieren, größere Restschneemenge nach Räumen = höherer Salzbedarf Restschnee + Nachstreumenge = Salzlösung > 8% (Salzverbrauch abhängig Räumqualität, Fahrbahnzustand)</p>
	<p>3. Eisglätte während Tauvorgang (2 Phasen)</p> <p>1. Phase Salzlösung oben (>8% Salz) 2. Phase Schnee/Eis (ca. 0% Salz) Während des Tauvorganges >15 - 30 min fahren die Fahrzeuge auf der unten liegenden Eisschicht</p>
	<p>4. (Teilweise) Schmelze Restschnee</p> <p>Bei ausreichender Räumung & Streumenge Schmelze des Restschnees und Salzlösungsbildung >8% ansonsten weitere Entwicklung wie in Punkt 2 der Präventivstreuung. Bei nicht ausreichender Streuung droht Eisglättegefahr.</p>

Abbildung 18: Wirkmechanismen präventives und anlassbezogenes Streuen [HOFMANN ET AL., 2011A, S. 15]

Anhang B Streuempfehlungen

Fotodokumentation	Fahrbahnzustand	Winterdienstempfehlung
	Trockene Fahrbahn: Keine Reifglätte zu erwarten Fahrbahntemperatur: -30°C bis +60°C Hohe Griffigkeit, $\mu = 0,6 - 1,0$	Minimalstreuung nur bei Reifglätte: Streuung nicht erforderlich
	Reifglätte möglich bzw. zu erwarten (üblicherweise ab 2 - 4 Uhr)	Präventive Streuung 5 – 10* g/m ² bei einsetzender Reifbildung
	Feuchte oder nasse Fahrbahn: Fahrbahntemperatur > 0° C Mittlere Griffigkeit, $\mu = 0,4 - 0,7$	Streuung nur bei Minusgraden: Streuung nicht erforderlich (Temperaturverlauf beobachten!)
	Fahrbahntemperatur ≤ 0° C Feuchte Fahrbahn Mittlere Griffigkeit, $\mu = 0,2 - 0,6$	Präventive Streuung 5 – 10* g/m ² vor einsetzender Glättebildung
	Fahrbahntemperatur ≤ 0° C Nasse Fahrbahn Sehr geringe Griffigkeit, $\mu = 0,1 - 0,6$	Streuung von 20 – 40* g/m ² vor Eisbildung wichtig Bei Glatteisgefahr Warmmeldung geben!
	Schnee auf der Fahrbahn: Kein Schneefall Rollspur schneefrei Mäßige Griffigkeit, $\mu = 0,3 - 0,5$	Räumen und Streuen nach Situation: Räumen und Streuen mit 10 – 20* g/m ² , damit Restschnee getaut wird
	Schneefall weniger als 0,5 cm/Umlauf Geringe Griffigkeit, $\mu = 0,2 - 0,5$	Räumen und Streuen mit 10 – 20* g/m ²
	Schneefall mehr als 0,5 cm/Umlauf Schnee bleibt in Rollspur liegen Geringe Griffigkeit, $\mu = 0,2 - 0,4$	Räumen u. Streuen 10 g/m ² (Trennfilm!) bis Ende der Schneefälle, danach Räumen und Streuen mit 10 – 20* g/m ²
	Schnee in der Rollspur: Kein Schneefall Fahrbahn schneebedeckt Geringe Griffigkeit, $\mu = 0,2 - 0,3$	Räumen und Streuen nach Situation: Räumen und Streuen mit 20 – 30* g/m ² , damit Restschnee getaut wird
	Schneefall weniger als 0,5 cm/Umlauf Geringe Griffigkeit, $\mu = 0,2 - 0,3$	Räumen und Streuen mit 20 – 30* g/m ²
	Schneefall mehr als 0,5 cm/Umlauf Geringe Griffigkeit, $\mu = 0,1 - 0,3$	Räumen u. Streuen 10 g/m ² (Trennfilm!) bis Ende der Schneefälle, danach Räumen und Streuen mit 20 – 30* g/m ²
	Eisglätte auf der Fahrbahn: Kein Niederschlag, Fahrbahntemperatur ≤ 0° C. Sehr geringe Griffigkeit, $\mu = 0,05 - 0,2$	Streuen nach Bedarf: Präventive Streuung falls möglich, Streuung mit Maximalmenge an kritischen/eisigen Stellen, Nachstreuen nach Bedarf
	Eisglätte und weiterer Niederschlag (Schnee oder Regen)	Streuen mit Maximalmenge bis zur Beseitigung der Glätte Ggf. Sperre des Straßenabschnittes. Verkehrsfreigabe nach Sperre erst bei ausreichender Griffigkeit

*Bei hoher Verkehrsmenge und schlechtem Straßenzustand ist die Streumenge im oberen Bereich der angegebenen Bandbreite zu wählen.

Abbildung 19: Streuempfehlungen für typische Wettersituationen [HOFMANN ET AL., 2011A, S.6]

Tauwirksamkeit von Streusalz in Abhängigkeit von Niederschlag, Fahrbahntemperatur und Verkehr											
<p>Durch die physikalisch gegebene Tauwirkung von Natriumchlorid NaCl ist eine schwarze Fahrbahn in der gesamten Umlaufzeit nur bei Temperaturen knapp unter 0°C und geringen Schneefallmengen im Streuumlauf erreichbar. Hier ist das Schaffen und Erhalten einer Trennschicht zwischen Fahrbahn und Schnee durch Räumen und Streuen von etwa 10 g/m² die bessere Strategie. Erst nach Abklingen des Schneefalls kann durch Räumen und Streuen der Schnee nachhaltig getaut werden.</p> <p>Bei sehr tiefen Temperaturen und Schneefall kann aufgrund der stark begrenzten Tauwirksamkeit auf das Ausbringen von Streusalz während des Schneefalls verzichtet werden.</p>											
Niederschlag 0,0 mm bis 0,25 mm - Schneehöhe 0,0 cm bis 0,25 cm Reifbildung bzw. gerade wahrnehmbarer Schneefall						Niederschlag 0,25 mm bis 0,5 mm - Schneehöhe 0,25 cm bis 0,5 cm gerade wahrnehmbarer Schneefall					
Streumenge in [g/m ²]	Fahrbahntemperatur in °C										
	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	
KFZ in der Umlaufzeit	250	5	16	26	36	10	10	10	10	10	10
	500	6	16	27	37	10	10	10	10	10	10
	1.000	6	17	28	39	10	10	10	10	10	10
	1.500	6	18	30	10	10	10	10	10	10	10
	2.000	6	19	31	10	10	10	10	10	10	10
	2.500	7	20	33	10	10	10	10	10	10	10
	3.000	7	21	35	10	10	10	10	10	10	10
	3.500	8	23	37	10	10	10	10	10	10	10
	4.000	8	24	40	10	10	10	10	10	10	10
Streumenge in [g/m ²]	Fahrbahntemperatur in °C										
	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	
KFZ in der Umlaufzeit	250	11	32	10	10	10	10	10	10	10	10
	500	11	33	10	10	10	10	10	10	10	10
	1.000	12	34	10	10	10	10	10	10	10	10
	1.500	12	36	10	10	10	10	10	10	10	10
	2.000	13	38	10	10	10	10	10	10	10	10
	2.500	14	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	3.000	14	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	3.500	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	4.000	16	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Niederschlag 0,5 mm bis 0,75 mm - Schneehöhe 0,5 cm bis 0,75 cm leichter Schneefall						Niederschlag 0,75 mm bis 1 mm - Schneehöhe 0,75 cm bis 1 cm leichter bis mäßiger Schneefall					
Streumenge in [g/m ²]	Fahrbahntemperatur in °C										
	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	
KFZ in der Umlaufzeit	250	16	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	500	17	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	1.000	17	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	1.500	18	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	2.000	19	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	2.500	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	3.000	22	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	3.500	23	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	4.000	24	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Streumenge in [g/m ²]	Fahrbahntemperatur in °C										
	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	
KFZ in der Umlaufzeit	250	22	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	500	22	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	1.000	23	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	1.500	24	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	2.000	26	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	2.500	27	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	3.000	29	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	3.500	31	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	4.000	33	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Abbildung 20: Streutabellen [HOFFMANN ET AL., 2012]

Anhang C Winterdienstkategorien für den urbanen Bereich

Tabelle 8: Winterdienstkategorien P1 bis P7 für leichte Schneefälle (F1) [nach FSV, 2010, S. 20-26]

	Winterdienstkategorien						
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
leichte Schneefälle (F1)	Befahrbarkeit mit Winterausrüstung gewährleistet, mit Behinderungen muss gerechnet werden	Befahrbarkeit mit Winterausrüstung innerhalb der vorgegebenen Zeiten gewährleistet. Außerhalb der Betreuungszeiten Behinderungen möglich	Befahrbarkeit mit Winterausrüstung innerhalb der vorgegebenen Zeiten gewährleistet. Außerhalb der Betreuungszeiten Behinderungen möglich	Befahrbarkeit mit geeigneten Fahrrädern innerhalb der vorgegebenen Zeiten gewährleistet. Außerhalb der Betreuungszeiten Behinderungen möglich	Befahrbarkeit nicht immer gewährleistet	Begehrbarkeit mit geeignetem Schuhwerk innerhalb der vorgegebene Zeiten gewährleistet	Betreuung nur nach Maßgabe der Kapazitäten, Behinderungen sind wahrscheinlich. Nicht betreute Wege sind physisch zu sperren
Betreuungsart	Schwarzräumung und Streuung	Schwarzräumung und punktuelle Streuung	Weißräumung und Splittstreuung	Räumung und Streuung	Räumung und Streuung	Räumung und Streuung	Räumung nach dem Einsatz
Betreuungszeitraum	4 - 22 Uhr	5 - 22 Uhr	6 - 22 Uhr	6 - 19 Uhr	6 - 19 Uhr	6 - 22 Uhr (nach §93 StVO)	k.A.
Maximalen Schneehöhen	10 cm	10 cm, in der Nacht darüber	10 cm, in der Nacht darüber	10 cm, in der Nacht darüber	Behinderung durch Schnee/Eis möglich	Behinderung durch Schnee/Eis möglich	Behinderungen jederzeit möglich
Umlaufzeiten eines Winterdiensteinsatzes	max. 5 Stunden	max. 12 Stunden	max. 12 Stunden	max. 12 Stunden	nach Bedarf	gem. § 93 StVO und §1319aGBG	keine
Verwendete Streumittel	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz, ggf. gemischt	Splitt, in Ausnahmefällen Salz	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz, ggf. gemischt	auftauend oder abstumpfend	auftauend oder abstumpfend	auftauend oder abstumpfend
Zustand der Betreuungsfläche nach Einsatzende	feuchte oder trockene Fahrbahn, fallweise Beeinträchtigungen nicht auszuschließen	feuchte oder trockene Fahrbahn, Vereisungsreste und Spurrillen nicht auszuschließen	idR Schneefahrbahn	feuchte oder trockene Fahrbahn, Vereisungsreste und Spurrillen nicht auszuschließen	befahrbar, mit Schnee und Vereisungsresten bzw. Spurrillen ist zu rechnen, Rollsplitt ist möglich	trocken, Vereisungsreste und Unebenheiten nicht auszuschließen	es besteht kein Anrecht auf geräumte Parkplätze innerhalb gebührenpflichtiger Zonen

Tabelle 9: Winterdienstkategorien P1 bis P7 für starke Schneefälle (F2) [nach FSV, 2010, S. 20-26]

	Winterdienstkategorien						
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
starke Schneefälle (F2)	Befahrbarkeit mit Winterausrüstung angestrebt, Befahrbarkeit von mind. Einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung	Befahrbarkeit mit Winterausrüstung innerhalb der vorgegebenen Zeiten wird angestrebt. Bei lang andauerndem Niederschlag und in der Nacht Befahrbarkeit ggf. nur mit Schneeketten	Befahrbarkeit mit Winterausrüstung innerhalb der vorgegebenen Zeiten wird angestrebt. Bei lang andauerndem Niederschlag und in der Nacht Befahrbarkeit ggf. nur mit Schneeketten	Befahrbarkeit mit geeigneten Rädern/Bereifung innerhalb der vorgegebenen Zeiten angestrebt. In der Nacht Behinderungen	Befahrbarkeit nicht gewährleistet, in der Nacht Behinderungen	Begehbarkeit mit geeignetem Schuhwerk innerhalb der vorgegebene Zeiten angestrebt aber nicht dauerhaft gewährleistet	Betreuung erfolgt nach Maßgabe der Kapazitäten, Behinderungen sind wahrscheinlich. Nicht betreute Wege sind physisch zu sperren
Betreuungsart	Schwarzräumung und Streuung	Schwarzräumung und punktuelle Streuung	Weißräumung und Splittstreuung	Räumung und Streuung	Räumung und Streuung	Räumung und Streuung	Räumung nach dem Einsatz
Betreuungszeitraum	4 - 22 Uhr	5 - 22 Uhr	6 - 22 Uhr	6 - 19 Uhr	6 - 19 Uhr	6 - 22 Uhr	k.A.
Maximalen Schneehöhen	über 10 cm	über 20 cm, in der Nacht darüber	über 20 cm, in der Nacht darüber	max. 10 cm, in der Nacht darüber	Behinderung durch Schnee/Eis möglich	Behinderung durch Schnee/Eis möglich	Behinderungen jederzeit möglich
Umlaufzeiten eines Winterdiensteinsatzes	max. 5 - 7 Stunden	max. 12 - 15 Stunden	max. 12 - 15 Stunden	24 Stunden	nach Bedarf	gem. § 93 StVO und §1319ABGB	keine
Verwendete Streumittel	vorwiegend auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz, ggf. gemischt	Splitt, in Ausnahmefällen Salz	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz	auftauend oder abstumpfend	auftauend oder abstumpfend	auftauend oder abstumpfend
Zustand der Betreuungsfläche nach Einsatzende	feuchte oder trockene Fahrbahn, fallweise Beeinträchtigungen nicht auszuschließen	feuchte oder trockene Fahrbahn, Vereisungsreste und Spurrillen nicht auszuschließen	Schneefahrbahn	trockene Fahrbahn, Vereisungsreste und Spurrillen nicht auszuschließen, Rollsplitt möglich	befahrbar, mit Schnee und Vereisungsresten bzw. Spurrillen ist zu rechnen, Rollsplitt ist möglich	trocken, Vereisungsreste und Unebenheiten nicht auszuschließen	nach Maßgabe der Möglichkeiten, Nutzungseinschränkungen durch Schneeablagerungen möglich
Anmerkung	Ziel ist die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusse insbesondere In Bereichen von ÖV	Splittstreuung kann erst nach der Räumung erfolgen	Splittstreuung kann erst nach der Räumung erfolgen	Befahrbarkeit nicht gewährleistet			Es besteht kein Anrecht auf geräumte Parkplätze innerhalb gebührenpflichtiger Zonen

Tabelle 10: Winterdienstkategorie P1 und P7 für extremes Glatteis (F3) [nach FSV, 2010, S. 21-27]

	Winterdienstkategorien						
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
extremes Glatteis (F3)	Befahrbarkeit auch mit Winterausrüstung nicht sofort gewährleistet	Befahrbarkeit nicht gewährleistet	Befahrbarkeit nicht gewährleistet		Befahrbarkeit nicht gewährleistet	Begehrbarkeit mit geeignetem Schuhwerk innerhalb der vorgegebene Zeiten gewährleistet	Betreuung erfolgt nach Maßgabe der Kapazitäten bzw. nach Ende von Niederschlägen, Behinderungen sind wahrscheinlich. Nicht betreute Wege sind physisch zu sperren
Betreuungsart	Nach Möglichkeit vorbeugende Streuung	Streuung	Streuung	Streuung	Streuung	Streuung	keine
Betreuungszeitraum	Nach Bedarf	Nach Bedarf	Nach Bedarf	6 - 19 Uhr	6 - 19 Uhr	6 - 22 Uhr (nach §93 StVO)	keine
Behinderungen	Behinderung durch Eisglätte zu erwarten	Behinderung durch Eisglätte zu erwarten	Behinderung durch Eisglätte zu erwarten	Behinderung durch Eisglätte zu erwarten	Behinderung durch Eisglätte zu erwarten	Behinderung durch Eisglätte zu erwarten	Behinderung durch Eisglätte zu erwarten
Umlaufzeiten eines Winterdiensteinsatzes	Nach Möglichkeit	Nach Möglichkeit	Nach Möglichkeit	Nach Möglichkeit	Nach Möglichkeit	gem. § 93 StVO und §1319aGBG	Nach Möglichkeit
Verwendete Streumittel	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz, erforderlichenfalls zusätzlich abstumpfende	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz, erforderlichenfalls zusätzlich abstumpfende	Splitt, in Ausnahmefällen Salz	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz	auftauend oder abstumpfend	auftauend oder abstumpfend	auftauend oder abstumpfend
Zustand der Betreuungsfläche nach Einsatzende	trockene oder feuchte Fahrbahn, fallweise Vereisungen nicht auszuschließen	trockene oder feuchte Fahrbahn, fallweise Vereisungen nicht auszuschließen	Vereisungsreste nicht auszuschließen	trockene oder feuchte Fahrbahn, fallweise Vereisungsreste nicht auszuschließen	trocken oder feuchte Fahrbahn, fallweise Vereisungsreste wahrscheinlich	trockene oder feuchte Betreuungsflächen, fallweise Vereisungsreste wahrscheinlich	Vereisungsreste wahrscheinlich

Tabelle 11: Winterdienstkategorie P1 und P7 für lang anhaltende Schneefälle (F4) [nach FSV, 2010, S. 21-27]

	Winterdienstkategorien						
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
lang anhaltender Schneefall (F4)	Befahrbarkeit mit Winterausrüstung angestrebt, jedoch nicht sichergestellt. Mit massiven Behinderungen ist zu rechnen. Ggf. Schneekettenpflicht oder Sperren von Straßen bzw. einzelnen Fahrspuren	Befahrbarkeit nur mit Schneeketten, erhebliche Behinderungen und Sperren möglich	Befahrbarkeit nur mit Schneeketten, erhebliche Behinderungen und Sperren möglich	Befahrbarkeit angestrebt aber nicht gewährleistet	keine Befahrbarkeit	Begehrbarkeit mit geeignetem Schuhwerk mit starken Einschränkungen	Benützung unter Umständen nicht möglich
Betreuungsart	Räumung und Streuung	Räumung und Streuung	Räumung und Streuung (Splitt nach Abklingen der Schneefälle)	Räumung und Streuung	Räumung und Streuung	Räumung und Streuung	Räumung nach dem Einsatz
Betreuungszeitraum	4 -22 Uhr	5 -22 Uhr	6 -22 Uhr	6 - 19 Uhr	6 - 19 Uhr	6 - 22 Uhr (nach §93 StVO)	k.A.
maximale Schneehöhen	kein Limit	kein Limit	kein Limit	kein Limit	kein Limit	kein Limit	kein Limit
Umlaufzeiten eines Winterdiensteinsatzes	Nach Möglichkeit	Nach Möglichkeit	Nach Möglichkeit	Nach Möglichkeit	Nach Möglichkeit	gem. § 93 StVO und §1319aGBG	Nach Möglichkeit
Verwendete Streumittel	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz, erforderlichenfalls zusätzlich abstumpfende	Splitt, in Ausnahmefällen Salz	auftauend, vorzugsweise Feuchtsalz, erforderlichenfalls zusätzlich abstumpfende	auftauend oder abstumpfend	auftauend oder abstumpfend	auftauend oder abstumpfend
Zustand der Betreuungsfläche nach Einsatzende	Befahrbarkeit der hauptspuren und der Spuren für den ÖV, Schneereste zu erwarten	Befahrbarkeit wird angestrebt, Behinderungen durch Schneereste zu erwarten	Befahrbarkeit wird angestrebt	Befahrbarkeit nicht zu erwarten	Befahrbarkeit nicht zu erwarten	Befahrbarkeit wird angestrebt, Behinderungen durch Schneereste zu erwarten	Nutzungsbeschränkung durch Schneelagerung wahrscheinlich
Anmerkungen					Unter Umständen zeitweise unbefahrbar		Flächen werden für Schneelagerung benötigt

Anhang D Winterdienst-Mustervertrag

Quelle: KOMMAK [2011]

ENTWURF/MUSTERVERTRAG

BESORGUNGSVERTRAG WINTERDIENST

Abgeschlossen zwischen

..... im Folgenden „Auftragnehmer“ genannt

und

der Gemeindeim Folgenden „ Gemeinde“ genannt

wie folgt:

II. Vertragsgegenstand und Haftung

Mit diesem Besorgungsvertrag werden alle sich aus den gesetzlichen Vorschriften und aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht stammenden Verpflichtungen zur Räumung und Streuung von den in der Beilage .1 detailliert beschriebenen und bezeichneten Flächen von der Gemeinde an den Auftragnehmer gegen Entgelt übertragen und nimmt der Auftragnehmer diese Verpflichtungen als Teil seiner Leistung aus dem Vertrag ohne jedwedes Haftungsprivileg uneingeschränkt an.

Der Auftragnehmer haftet sohin jedermann gegenüber auch für leichte Fahrlässigkeit. Der Auftragnehmer wird zur Deckung des Vertragsrisikos verpflichtet eine entsprechende Haftpflichtversicherung abzuschließen.

Der Auftragnehmer handelt selbstbestimmt und eigenverantwortlich, er ist aber verpflichtet, einen bestehenden Prioritätenplan hinsichtlich der Räumung und Streuung zu befolgen, bzw. – wo noch nicht vorhanden – entsprechend fachkundig auszuarbeiten.

Die Zeiten der winterlichen Räumung und Streuung werden wie folgt festgelegt:

- *Die in Beilage 1 angeführten Flächen sind bedarfsgerecht zu räumen und zu bestreuen, wobei auf den Prioritätenplan Rücksicht genommen werden muss. Es ist daher vom Auftragnehmer mit der Sorgfalt eines Sachverständigen nach § 1299 ABGB die künftige Witterungsprognose und die Niederschlagsentwicklung zu beurteilen und in die Räum- und Streufrequenzen der Umläufe einzuplanen. Bei vorhersehbaren Eisregen bzw. Starkschneefällen muss eine vorbeugende Streuung erfolgen.*

- *Übernahme der Streu- und Räumpflichtungen der Gehsteige und Anrainerflächen entsprechend der Vorschriften des § 93 STVO täglich von 06.00 bis 22.00 Uhr. *)*
- *Fußgängerzonen und öffentliche Flächen vor Gemeindeeinrichtungen täglich 06.00 – 22.00 Uhr. *)*

**) falls derartige Flächen nicht in der Beilage angeführt sind, bitte streichen*

Eine lückenlose zeitliche und örtliche Dokumentation der durchgeführten Tätigkeiten hat zu erfolgen und ist zu Kontrollzwecken regelmäßig dem Auftraggeber zu übergeben.

Kann – aus welchen Gründen immer – die Durchführung der Räum- und Streupflichten nicht mehr oder teilweise nicht mehr (z.B. wegen sich ständig überfrierenden Eisregens oder extremer Neuschneemengen o.ä.) vom Auftragnehmer gewährleistet werden, so hat er diesen Umstand unverzüglich dem Auftraggeber mitzuteilen, um so allenfalls notwendige Maßnahmen (Straßensperren etc.) unverzüglich verfügen zu können.

Diesfalls ist seitens der Auftraggeberin Herr/Frau als Ansprechspartner mit Mobiltelefon Nr. namhaft gemacht.

Vor erstmaliger Aufnahme der Tätigkeiten ist noch vor Beginn der kalten Jahreszeit eine gemeinsame umfassende Begehung und Befahrung aller Flächen und Straßen, Gehsteige und sonstiger beauftragter Landflächen durchzuführen. Im Zuge dessen sind alle möglichen Gefahrenquellen wie Gehsteigkanten, Schächte, Bodenschwellen, Abflussöffnungen, Kanalöffnungen etc. zu erfassen, um eine spätere Beschädigung derselben durch den Räumdienst zu verhindern.

II. Entgelt

Als Jahrespauschale wird ein Betrag von xxxxx Euro für Bereitschaft und Übernahme der Verpflichtungen und Haftungen vereinbart. In dieser Pauschale sind xxxx Räum-bzw. Streustunden enthalten.

Für jede weitere Stunde wird ein Entgelt von xxxxxx Euro vereinbart.

Für Tätigkeiten zwischen 19.00 Uhr und 5.00 Uhr früh wird ein Zuschlag von xxxx % vereinbart.

Sonn- und Feiertagsräumungen bzw. Streuungen werden mit einem Zuschlag von xxxxx % honoriert.

Der Auftragnehmer erhält diese Zuschläge nur dann, wenn er durch geeignete meteorologische Aufzeichnungen den Bedarf seiner Tätigkeiten nachweist.

Alle Leistungen bedürfen der Gegenzeichnung und Bestätigung durch den Auftraggeber in Form eines Auftragsbuches samt Lieferscheinen. Das Auftragsbuch ist wöchentlich vom Auftraggeber gegenzuzeichnen.

III. Zahlungsbedingungen

Der Auftragnehmer ist berechtigt Anfang November die Jahresgrundpauschale gem. Punkt II in Rechnung zu stellen.

Die weiteren Rechnungslegungen erfolgen jeweils am Monatsende innerhalb der Räum- und Streusaison. Es werden alle anfallenden Arbeitsstunden (abzüglich der bereits in der Jahresgrundpauschale inkludierten Stunden) sowie Sonn-, Feiertags- und Nachtzuschläge verrechnet.

Die Rechnungslegung erfolgt an die Gemeinde als Auftraggeberin unter der Anschrift der Gemeinde.

Die Zahlung erfolgt innerhalb von 14 Tagen ohne jeden Abzug.

Alle in diesem Vertrag angeführten Beträge sind wertgesichert, wobei zur Berechnung der von der Statistik Austria verlautbarte Index der Verbraucherpreise 2005 (2005 = 100) oder ein an dessen Stelle tretender Index heranzuziehen ist. Ausgangsbasis zur Berechnung der Wertsicherung ist die für den Monat des Vertragsabschlusses verlautbarte Indexzahl. Diese Indexzahl ist für die weiteren Saisons jeweils mit der Indexzahl für den Monat des Vertragsabschlusses des betreffenden Jahres zu vergleichen. Die erste Wertanpassung erfolgt in der nachfolgenden Saison und ändert sich entsprechend der Änderung der jeweiligen Indexzahl für die jeweiligen Vergleichsmonate.

IV. Vertragsdauer

Die gegenständliche Vereinbarung beginnt ab der Wintersaison, d.h. in der Zeit von bis..... . Vor dem bzw. nach dem kann die Gemeinde im Bedarfsfall auf Anordnung die bereits für den Winterdienst bereitstehenden Dienste des Auftragnehmers in Anspruch nehmen, wobei diesfalls die Grundsätze der gegenständlichen Vereinbarung gelten.

Während der ersten Vertragsjahre, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Unterfertigung dieser Vereinbarung durch die Gemeinde, verzichten beide Vertragsteile auf ihr Kündigungsrecht. Macht keiner der Vertragsteile von seinem Kündigungsrecht Gebrauch, verlängert sich der Vertrag jeweils um eine Wintersaison, d.h., dass die Vereinbarung nach Ablauf der vorgenannten Vertragslaufzeit automatisch endet. Sie wird dadurch verlängert, dass keiner der Vertragspartner von sich aus gegenüber dem anderen Vertragspartner erklärt, den Vertrag nicht fortsetzen zu wollen. In diesem Fall verlängert sich der Vertrag um jeweils eine Wintersaison und wird nur dann auf diese Weise nicht mehr verlängert, wenn einer der Vertragspartner spätestens zum 31. März eines jeden Jahres schriftlich erklärt, den Vertrag in der künftigen Wintersaison nicht mehr erfüllen zu wollen. Die entsprechende schriftliche Erklärung ist dann wirksam, wenn sie jeweils am 31. März des Jahres beim Vertragspartner, sei es per Post, per Fax oder per E-Mail, einlangt.

Ungeachtet dieser Regelung bleibt es beiden Vertragsteilen vorbehalten, außerordentliche Kündigungsgründe geltend zu machen. Insbesondere kann die

Gemeinde jederzeit den Vertrag aufkündigen, wenn der Auftragnehmer wiederholt und trotz schriftlicher Mahnung durch die Gemeinde den Winterdienst nicht entsprechend den Bestimmungen dieser Vereinbarung durchführt.

V. Schlussbestimmungen

Jeder in der Vereinbarung angeführte Anhang wird von den Parteien ausdrücklich zum Vertragsinhalt erklärt.

Änderungen und Ergänzungen des Vertrages, auch hinsichtlich zusätzlicher Anhänge, bedürfen der Schriftform. Das Abgehen vom Schriftformerfordernis bedarf ebenfalls der Schriftform.

Gerichtsstand für beide Vertragspartner ist das sachlich zuständige Gericht der jeweiligen Gemeinde.

Dieser Vertrag wird in zweifacher Ausfertigung erstellt, wobei jeder Vertragspartner ein Exemplar erhält.

Beschlussfassung entweder durch den Gemeindevorstand oder Gemeinderat je nach Wert des Auftrages – § 35 Z. 22 lit. f und § 36 ABS 2 Z. 2 NÖ GO 1973 – die nicht benötigte Fertigungsklausel löschen.

Die vorliegende Vereinbarung wurde vom Gemeindevorstand der Gemeinde in der Sitzung am genehmigt.

Auftragnehmer:

Gemeinde:

....., am

(Der Bürgermeister)

(Geschäftsführender Gemeinderat)

....., am

Die vorliegende Vereinbarung wurde vom Gemeinderat der Gemeinde in der Sitzung am genehmigt.

Auftragnehmer:

Gemeinde:

....., am

(Der Bürgermeister)

(Geschäftsführender Gemeinderat)

(Gemeinderat)

....., am

Anhang E Muster-Protokolle

Quelle: SCHWEIZER STÄDTEVERBAND [2006]

Winterdienst Protokoll		Gemeinde XY		Winter 200X/200Y			
Zusammenfassung						Datum: <input style="width: 100px;" type="text"/>	
Einsatzleiter: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>							
Meldung erhalten von:	Polizei	Kanton	Kontroll-fahrt:	Andere:	Zeit:	Uhr	
Straßenzustand: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>							
Witterung: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>							
Getroffene Maßnahme:				Aufgebot um: Uhr			
Einsatzart:		<input type="checkbox"/> Schneeräumung <input type="checkbox"/> Salzen/Streuen <input type="checkbox"/> kombiniert <input type="checkbox"/> Schneeabfuhr					
Einsatzgebiet/Route: <input style="width: 95%; height: 20px;" type="text"/>							
Fahrzeugeinsatz:							
Fz.	Ausfahrzeit	Chauffeur / Begleiter		Fz.	Ausfahrzeit	Chauffeur / Begleiter	
Einsatzbeginn:		Uhr		Einsatzende:		Uhr	
Materialeinsatz		Salz/Sole: t		Splitt: m3		Calcium Chlorid: t	
Zielvorgabe erreicht?							
<small>(Begeh- und Befahrbarkeit der Strassen, Fussgängerbereiche und Plätze ab Einsatzzeit)</small>							
1. Dringlichkeit:	JA	NEIN	Zeit:	Uhr	Schneeräumung 3h / Winterglätte 2h		
2. Dringlichkeit:	JA	NEIN	Zeit:	Uhr	Schneeräumung +4h / Winterglätte +1h		
3. Dringlichkeit:	JA	NEIN	Zeit:	Uhr	Schneeräumung + 6h / Winterglätte+1h		
Bemerkungen:							
Ort: Datum: Visum:							
.....							

**Winterdienst Rapport
Einsatzrapport Fahrer**
Gemeinde XY
Winter 200X/200Y

Name Fahrer:		Datum:	
---------------------	--	---------------	--

Einsatzleiter:	
-----------------------	--

Aufgebot erhalten um:	_____ Uhr
-----------------------	-----------

Einsatzart:	<input type="checkbox"/> Schneeräumung <input type="checkbox"/> Salzen/Streuen <input type="checkbox"/> kombiniert <input type="checkbox"/> Schneeabfuhr
-------------	---

Einsatzgebiet/Route:	
----------------------	--

Begleitperson(en):	
--------------------	--

Einsatzbeginn:		Uhr	Einsatzende:		Uhr
----------------	--	-----	--------------	--	-----

Fahrzeug:	
-----------	--

Materialverbrauch	Salz/Sole:		†	Splitt:		m3	Calcium Chlorid:		†
--------------------------	------------	--	---	---------	--	----	---------------------	--	---

Zielvorgabe erreicht?

(Begeh- und Befahrbarkeit der Strassen, Fussgängerbereiche und Plätze ab Einsatzzeit)

1. Dringlichkeit:	JA		NEIN		Zeit:		Uhr	Schneeräumung 3h / Winterglätte 2h
2. Dringlichkeit:	JA		NEIN		Zeit:		Uhr	Schneeräumung +4h / Winterglätte +1h
3. Dringlichkeit:	JA		NEIN		Zeit:		Uhr	Schneeräumung + 6h / Winterglätte+1h

Bemerkungen:

Ort: _____ Datum: _____ Visum: _____