

THM, zu dem auch der Stadtstraßenbau gehörte – angesichts des Dissertationsthemas würde man die Reihenfolge der Bericht-erstatte umgekehrt erwarten. Die bemerkenswerte Konstellation beruht möglicherweise auf persönlichen Präferenzen von TODT für GÖLLER, sie könnte der Auslöser für das gespannte Verhältnis zwischen HALTER und TODT sein.

Welche Rolle – pro oder contra Autobahn – der auf dem Titelblatt der Denkschrift verewigte HANS FRANK, der nach seiner Verurteilung in den Nürnberger Prozessen hingerichtet wurde, dabei spielte, ist unbekannt. HALTER dürfte ihm in der THM begegnet sein, wo FRANK von 1927 bis 1929 Assistent im Institut für Rechtswissenschaft war, bevor er in die Reihen der Nazioberen aufstieg. Schillernd ist auch HALTERS weiterer Werdegang: TODT verzichtet auf die angedrohten Zwangsmaßnahmen, allerdings wird 1938 das Lehrgebiet von HALTER auf

den Eisenbahnbau gestutzt mit der Neuschaffung einer Professur für Straßenbau und Bodenmechanik, auf die sein Mitarbeiter OTTO HUBER berufen wird. Schließlich wird HALTER am 25.10.1944 auf Betreiben von GOEBBELS geschasst. „Im Februar 1945 versuchte die THM, eine Wiederezulassung des beliebten Professors für das Sommersemester 1945 zu erreichen. Nun wurde er auf Weisung der US-Militärregierung wegen seiner NS-Mitgliedschaften entlassen. Innerhalb nur eines Jahres wurde Halter somit Opfer der Nationalsozialisten wie der US-Besatzungsmacht – zweifellos ein ungewöhnliches Schicksal.“ So heißt es in der THM- bzw. TUM-Chronik „Die Geschichte eines Wissenschaftsunternehmens“ von 2006. Im Oktober 1947 kehrt er regulär als Ordinarius an die Hochschule zurück.

HALTER war ein streitbarer Geist. Schon in den 1930er-Jahren veröffentlichte er Aufsätze zur Trassierung von Landstraßen und

Autobahnen. Unter anderem vertrat er die These, dass der Übergangsbogen bei Autobahnen wegen der großen Lageplanradien fahrdynamisch „keine große Rolle“ spiele, allerdings zur Unterbringung der Verwindungsstrecke vorteilhaft sei. Das lässt aufhorchen; denn auch TODT hielt zunächst den Übergangsbogen für überflüssig, ja gar für schädlich, weil der Fahrer im Übergangsbogen mit seiner ständigen Krümmungsänderung „während der ganzen Zeit am Steuer ziehen“ müsse. In den Nachkriegsjahren kommt es zu einem kollegialen Schlagabtausch zwischen HALTER und HUGO KASPER, ao. Prof. für Geodäsie an der ETH Zürich, weil dieser behauptet, dass die Klotheide „der ideale Übergangsbogen“ sei. „Keineswegs“, kontert HALTER, „höchstens einer unter mehreren mathematischen Kurvenarten!“

W. Wirth

## SICHERUNG VON ARBEITSSTELLEN

# Mehr Sicherheit und Qualität ...

## ... beim Umgang mit Gefahren und Hindernissen – Teil 2

Verkehrssicherungspflichten können sich auch indirekt aus Einflüssen der Arbeitsstellen außerhalb des eigentlichen Verkehrsbereichs ergeben.

- Die Sicherheit auf der Baustelle verlangt ganz allgemein eine ausreichende Absperrung und Kennzeichnung der Baustelle, um zu verhindern, dass der Verkehr auf die Baustelle gerät und der vorbeifließende Verkehr den Gefahren des Baustellenbetriebs mehr als unumgänglich ausgesetzt ist.<sup>16</sup>
- Eine der Gefahrenlage angemessene Verkehrsregelung ist auch für Baustellen außerhalb des eigentlichen Straßenkör-

*pers (hier: Straßenbahngleise zwischen den Fahrbahnen) zu treffen, soweit sie den Umständen nach dazu geeignet ist, Verkehrsteilnehmer über den Verlauf der Fahrbahn zu täuschen oder in sonstiger Weise irrezuführen.<sup>17</sup>*

- Ein zu sicherndes Hindernis bildet auch eine behindernde Wasserstaubwolke.<sup>18</sup>

Bei einer unfertigen Straße umfasst die Verkehrssicherungspflicht lediglich nicht ohne Weiteres erkennbare Gefahren. Vor erkennbaren Unebenheiten der Fahrbahn oder voraussehbaren Hindernissen braucht insoweit weder gewarnt zu werden, noch bedarf es einer besonderen Sicherung<sup>19</sup>, bei einer Anliegerstraße ist es sogar nicht erforderlich, jeden Kanaldeckel und jede andere Gefahrenstelle durch zusätzliche Absperrungen zu sichern. In solchen Fällen ist lediglich bei besonderen Gefahrenstellen, wie z. B. an Gräben, tieferen Löchern etc., eine besondere Sicherung zu fordern.<sup>20</sup>

Dass bei Baugruben<sup>21</sup> oder ausgekofferten Straßenbereichen (Bild 1) besondere Anforderungen zustellen sind, sollte eine

Selbstverständlichkeit sein. Dennoch finden sich einschlägige Entscheidungen auch hierzu in den Gerichtsakten:

- Bei einer Baugrube in der Straßenmitte mit einer Tiefe von bis zu 20 cm, einer Länge von 2–3 m und einer Breite von ca. 1,5 m reicht eine Absicherung mit 15–28 cm hohen Sichtzeichen zusammen mit einer gelben Fahrbahnmarkierung etwa 6 m vor der Baugrube nicht aus, wenn vor der Baustelle die Zeichen 123 und 121 sowie ein Überholverbot und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet wird.<sup>22</sup>
- Für eine ordnungsgemäße Absicherung einer Baugrube ist die Verwendung horizontaler Absperrgeräte erforderlich,

<sup>16</sup> BGH, VersR 74 780, 781.

<sup>17</sup> AG Magdeburg, Urt. v. 16.2.2011/180 C 1627/10 (180).

<sup>18</sup> OLG Düsseldorf, Urt. v. 20.9.1961/(2) Ss 559/61.

<sup>19</sup> OLG Karlsruhe, VersR 90, 758.

<sup>20</sup> LG Saarbrücken, Urt. v. 4.12.1981/11 S 329/80.

<sup>21</sup> OLG Brandenburg, Urt. v. 2.11.2006/12 W 30/06.

<sup>22</sup> KG Berlin, Urt. v. 5.10.2009/12 U 195/08.

### ■ Verfasser

Ltd. RDir. a. D.  
Dr.-Ing. Wolfgang Schulte

dr-schulte@gmx.de

Falltorstraße 5  
D-51429 Bergisch Gladbach



Bild 3: Gut gemeint, aber schlecht gemacht



Bild 4: Erhebliche Gefahr durch fehlende Kennzeichnung und Beleuchtung des Containers

während die bloße Aufstellung von vertikalen Baken an den vier Ecken der Baugrube ohne eine gleichzeitige waagerechte Absperrung als unzureichend anzusehen ist.<sup>23</sup>

Die Gefahren, die von Fräskanten ausgehen, sind nicht zu unterschätzen, insbesondere wenn sie längs der Fahrtrichtung von Motorradfahrern verlaufen:

- Den Verkehrssicherungspflichtigen trifft auch bei unzureichender Beschilderung einer Baustelle mit Frässtreifen keine Haftung, wenn der zu Schaden gekommene Zweiradfahrer die Veränderung der Fahrbahndecke rechtzeitig wahrnehmen und sich hierauf einstellen konnte.<sup>24</sup>
- Haben Fräsarbeiten an der Fahrbahndecke auf circa 1 m Breite eine Vertiefung von bis zu 4,5 cm verursacht, reicht die Aufstellung eines mobilen Verkehrsschildes mit dem Gefahrzeichen 112 ohne Angabe der Entfernung zwischen dem Standort und dem Beginn der als Gefahrenhinweis nicht aus. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Zeichen 190 m vor der Gefahrenstelle aufgestellt ist und nach weiteren 37 m eine Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben wird. Das Gefahrzeichen 112 muss so dicht an der Baustelle aufgebaut werden, dass die Verkehrsteilnehmer es auf die vorhandene Gefahrenstelle beziehen können.<sup>25</sup>

In Arbeitsstellenbereichen ist oft auch mit

Verschmutzungen der Fahrbahn zu rechnen (Bild 3). Hierzu setzt die Straßenverkehrsordnung klare Maßstäbe, wie mit dieser Gefahr für die Verkehrsteilnehmer umzugehen ist, was durch Gerichtsentscheidungen untermauert wird:

#### § 32 StVO

(1) Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Wer für solche verkehrswidrigen Zustände verantwortlich ist, hat diese unverzüglich zu beseitigen und diese bis dahin ausreichend kenntlich zu machen. Verkehrshindernisse sind, wenn nötig ..., mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen.

- Das Zeichen 123 warnt in der Regel nicht ausreichend vor Fahrbahnverschmutzung und befreit auch nicht davon, solche zu beseitigen. Sofortige Kennzeichnungspflicht in ausreichender Weise besteht, wenn das Hindernis nicht umgehend beseitigt werden kann; verpflichtet ist auch bei Fahrbahnverschmutzung der Fahrer.<sup>26</sup>

- Für die Beseitigung von Verschmutzungen i. S. v. § 32 StVO ist nicht nur verantwortlich, wer die Verschmutzung

selbst auf die Straße gebracht und damit die Gefahrenlage geschaffen hat, sondern auch, wer den gefährlichen Zustand in seinem Verantwortungsbereich andauern lässt, obwohl ihm die Beseitigung möglich und zumutbar wäre.<sup>27</sup>

- Welche Art der Fahrbahnverschmutzung als Verstoß gegen § 32 Abs. 1 StVO angesehen werden kann, hängt sowohl von dem Umfang der Verschmutzung als auch von der Art der Straße und des Verkehrs ab, der normalerweise auf ihr stattfindet.<sup>28</sup>
- Ist eine öffentliche Verkehrsstraße durch Baustellenverkehr (Erdtransporte) so verschmutzt, dass der Verkehr gefährdet wird, dann besteht die Verpflichtung, andere Verkehrsteilnehmer durch Aufstellen von Warnschildern vor den Verschmutzungen der Fahrbahn solange zu warnen, bis diese Gefahren beseitigt sind. Dabei wäre es aber übertrieben, einen „besenreinen“ Straßenzustand zu fordern.<sup>29</sup>

<sup>23</sup> KG Berlin, Urt. v. 27.10.1980/22 U 1738/80.

<sup>24</sup> OLG Hamm, VersR 1998, 475.

<sup>25</sup> OLG Koblenz, Urt. v. 2.12.2002/12 U 1027/01.

<sup>26</sup> BGH, VersR 75 714.

<sup>27</sup> BGH, Urt. v. 18.12.1972/III ZR 121/70.

<sup>28</sup> OLG Celle, Urt. v. 30.11.2006/14 U 157/05.

<sup>29</sup> OLG Düsseldorf, Urt. v. 27.4.2001/22 U 185/00.

- Geringfügige Fahrbahnverschmutzungen sind von den Verkehrsteilnehmern hinzunehmen, weil eine völlige Gefahrlosigkeit im Baustellenbereich mit zumutbarem Aufwand nicht erreicht werden kann.<sup>30</sup>
- Bei starker Verschmutzung mit Schleudergefahr ist neben Verkehrszeichen 114 durch Zusatzschild auf die verschmutzte Fahrbahn hinzuweisen.<sup>31</sup>

Eine in vielfältiger Weise bestehende Gefahr muss im Rollsplitt auf Straßenoberflächen gesehen werden:

- Hat der Träger der Straßenbaulast vor einem Straßenabschnitt, auf dem nach Reparaturarbeiten Rollsplitt aufgebracht ist, das Gefahrzeichen 101 mit dem Zusatzschild „Rollsplitt“ aufgestellt, ist er seiner Verkehrssicherungspflicht in ausreichendem Maße nachgekommen.<sup>32</sup>
- Frisch verfülltes Bitumen in einem Straßenloch ist bei hochsommerlichen Temperaturen eine Gefahrenquelle, vor der gewarnt werden muss. Die Warnung ist unzureichend, wenn 300 Meter vor dieser Gefahrenquelle das Zeichen 123 mit Zusatz „Rollsplitt“ aufgestellt wird.<sup>33</sup>
- Fehlt es an einer durch frisch aufgetragenen Straßensplitt entstandenen Gefahrenstelle an einem Warnschild und ist der Straßenbaulastträger (auch) seiner sekundären Kontrollpflicht hinsichtlich der Einhaltung bzw. der Dauer der Gefahrbeseitigungszuständigkeit des Straßenbauunternehmers nicht nachgekommen, haftet der Straßenbaulastträger für einen Unfall eines Motorradfahrers, der auf dem Splitt ins Rutschen gekommen ist.<sup>34</sup>

Kommt es aufgrund von Rollsplitt zu einem Unfall, so haftet dafür nicht der Verkehrssicherungspflichtige, wenn vor den Gefahren des Rollsplitts durch ein Verkehrsschild gewarnt wird. Darüber hinaus hätte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h den Unfall nicht verhindert.<sup>35</sup>

Demgegenüber werden unebene Fahrbahnen bzw. Gehwege nicht als Gefahrenelement eingeschätzt:

- Bei Gefahrstellen, die durch Bauarbeiten entstehen und jedermann offen erkennbar sind, kann das Zeichen 112 ausreichen.<sup>36</sup>
- Vor erkennbaren Unebenheiten der Fahrbahn oder vorhersehbaren Hindernissen bedarf es weder einer Warnung noch einer Sicherung.<sup>37</sup>

- Innerhalb einer deutlich erkennbaren Baustelle muss nicht jede Unebenheit im Gehweg besonders gekennzeichnet sein, es sei denn, sie wäre unerkennbar.<sup>38</sup>

Gefahrenpotenzial ist auch durch die verschiedensten Hindernisse im Verkehrsraum gegeben. Ausreichend kenntlich gemacht ist das Hindernis, wenn sich der Verkehr rechtzeitig darauf einstellen kann.<sup>39</sup> Die wesentlichen Arten sind in Verbindung mit technischen Vorgaben z. B. zur Sicherung in den RSA 95, Teil A, Abs. 7.4, Tabelle A-3 zusammengestellt (einschlägige Urteile zur Information beigefügt):

- Materiallagerungen<sup>40 41 42 43</sup>
- Aushub, Geräte usw. (Baumaschinen<sup>44</sup>, Bagger<sup>45 46</sup>, Seilwinden<sup>44 47</sup>)
- Dach-, Fassaden- und Abbrucharbeiten an Bauwerken<sup>48</sup>
- Bau-, Werkstatt-, Toilettenwagen usw.
- Container (Bild 4), Wechselbehälter<sup>a</sup>
- Hubarbeitsbühnen
- Autokrane
- Aufzüge, Schrägaufzüge<sup>49</sup>
- Schuttrutschen
- Bauzäune, Gerüste<sup>50</sup>, Durchlaufgerüste, Fußgängertunnel.

Aus weiteren Urteilen ergeben sich ganz unterschiedliche Einschätzungen bestehender Gefahren:

- Eine über die Fahrbahn gespannte Messschnur bildet ein Hindernis, weil sie zu gefährdendem Bremsen veranlassen kann.<sup>51</sup>
- Wird die Streckenführung vorübergehend unter eine Freileitung der Straßenbeleuchtung verlegt, so muss der Luftraum in diesem Bereich in einer Höhe freigehalten werden, in der er von Fahrzeugen mit den gesetzlich höchstzulässigen Abmessungen (4 Meter) in Anspruch genommen werden kann.<sup>52</sup>
- Ein nur 6 cm aus der Fahrbahnoberfläche

che herausragender Kanaldeckel kann im Hinblick auf die allgemeine Bodenfreiheit von Kraftfahrzeugen (mindestens 10 cm) generell nicht beanstandet werden. Der Verkehrssicherungspflichtige braucht den Extremfall, dass sein Fahrzeug mit nur 5,5 cm Bodenfreiheit durch den Gefahrenbereich fahren werde, ohne dem Kanaldeckel auszuweichen, nicht in Rechnung zu stellen.<sup>53</sup>

<sup>30</sup> OLG Köln, Urt. v. 7.3.1990/13 U 245/89.

<sup>31</sup> OLG Schleswig-Holstein, Urt. v. 17.4.1991/9 U 99/89.

<sup>32</sup> OLG Koblenz, Urt. v. 24.3.1999/9U 113/96.

<sup>33</sup> OLG Thüringen, Urt. v. 21.12.2005/4 U 803/04.

<sup>34</sup> OLG Celle, Urt. v. 30.12.1997/9 U 132/97; ähnlich OLG Celle, Urt. v. 15.12.1999/9 U 113/99 und LG Meiningen, Urt. v. 2.2012/2 O 766/09.

<sup>35</sup> OLG Koblenz, Urt. v. 24.3.1997/12 U 375/96; ähnlich OLG Schleswig-Holstein, Urt. v. 23.4.1998/7 U 163/97.

<sup>36</sup> OLG Hamm, Urt. v. 1.9.1977/10 W 107/77.

<sup>37</sup> OLG Koblenz, VersR 80 1148.

<sup>38</sup> OLG Köln, Urt. v. 29.6.1961/9 W 31/61.

<sup>39</sup> BGH, NJW 1955 1837.

<sup>40</sup> BGH, VRS 20 330.

<sup>41</sup> OLG Hamm, VRS 27 63.

<sup>42</sup> LG Kaiserslautern, Urt. v. 30.6.2005/3 O 895/04.

<sup>43</sup> BGH, Urt. v. 7.5.1957/VI ZR 104/56.

<sup>44</sup> OLG Koblenz, VersR 62 73.

<sup>45</sup> OLG Celle, VersR 61 740.

<sup>46</sup> BGH, Urt. v. 12.11.1959/III ZR 134/58.

<sup>47</sup> OLG Koblenz, VRS 27 128.

<sup>48</sup> BGH, VRS 19 413.

<sup>49</sup> OLG Hamm, VRS 17 309.

<sup>50</sup> OLG Köln, VRS 27 64.

<sup>51</sup> KG Berlin, VRS 51 388.

<sup>52</sup> OLG Köln, Urt. v. 20.5.1994/19 U 225/93.

<sup>53</sup> OLG München, Urt. v. 3.2.1977/1 U 4548/76.

<sup>a</sup> Gemäß Verlautbarung des BMV vom 28.4.1982 (VkB1 1982 S. 186) zu kennzeichnen und zu sichern.

Dieser Beitrag ist Teil einer Fortsetzungsreihe, die auch weiter fortgeführt wird.

Bisher veröffentlichte Beiträge finden Sie im Internet unter: [www.strasse-und-autobahn.de](http://www.strasse-und-autobahn.de) Rubrik: Sicherung von Arbeitsstellen. ■

## TEPE SYSTEMHALLEN

**Pultdachhalle Typ PD3 (Breite: 20,00m, Länge: 8,00m)**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höhe 4,00m, Dachneigung ca. 3°</li> <li>• mit Trapezblech, Farbe: AluZink</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inkl. imprägnierter Holzpfetten</li> <li>• feuerverzinkte Stahlkonstruktion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incl. prüffähiger Baustatik</li> </ul>
---	---	---

Mehr Infos

Aktionspreis

€ 12.990,-

ab Werk Büdern; excl. MwSt.

Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40