UNFALLKASSE BRANDENBURG

zugleich

FEUERWEHR-UNFALLKASSE BRANDENBURG

Körperschaften des öffentlichen Rechts
Träger der gesetzlichen Unfallversicherung

MITTEILUNGSBLATT

22. Jahrgang | Frankfurt (Oder), den 30.11.2012 | 3/2012

Winterdienst

German Paralympic Media Award 2012

Arbeitsschutzpreis 2013

Inhaltsverzeichnis

Seite

1.	Winterdienst	1
2.	Wasser und Öl	6
3.	Radfahren	7
4.	Tannenbaumtransport	8
5.	German Paralympic Media Award 2012 verliehen	9
6.	Stress durch ständige Erreichbarkeit	10
7.	Arbeitsschutzpreis	11
8.	Messe 2012	12
9.	Kirsten Bruhn gewinnt BAMBI 2012	13
10.	Winterzeit - Erhöhte Wegeunfallzeit	14
11.	Räum- und Streupflicht im Winter	15
12.	Rechtsprechung	21
13.	Medien	22
14.	Wünsche für 2013	24

Impressum:

Ausgabe:	Dezember 2012
Herausgeber:	Unfallkasse Brandenburg und Feuerwehr - Unfallkasse Brandenburg PF 1113, 15201 Frankfurt/Oder, Telefon (0335) 52 16 - 0, Telefax (0335) 52 16 - 222 E-Mail: info@ukbb.de
Verantwortlich:	Stellvertretender Geschäftsführer Dieter Ernst
Redaktionsbeirat:	Ute Bach, Kerstin Feldmann, Ute Krumbholz, Ulf E. Spies
Nachdruck nur mit Quellenangabe	
Gesamtherstellung:	Schlaubetal-Druck Kühl OHG, Mixdorfer Str. 1, 15299 Müllrose

Unfallverhütung beim Winterdienst

In den Winterperioden werden an den Straßenwinterdienst hohe Anforderungen gestellt. Die Verkehrsteilnehmer erwarten rund um die Uhr geräumte und gestreute Straßen und Gehwege. In unserer Gesellschaft sind geräumte wie gestreute Straßenverhältnisse für die Mobilität jedes Einzelnen und insbesondere für die Industrie von großer Bedeutung. Daher hat die Straßenunterhaltung einen wichtigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wert.
Um einen effektiven und effizienten Winterdienst zu erreichen, ist ein optimal funktionierendes Arbeitssystem erforderlich. Hierbei sind der Einsatz von Technik und der Beschäftigten unter Beachtung der jeweiligen Verkehrsverhältnisse aufeinander abzustimmen. Die sich daraus ergebenden Gefahren für den Beschäftigten sind dabei zu beseitigen oder auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Bereits bei der Planung ist die Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz durch die jeweiligen Verantwortlichen (z. B. Bürgermeister) als Unternehmer zu berücksichtigen. Hierfür müssen die betrieblichen Abläufe entsprechend organisiert und strukturiert werden.

Allgemeines zur Organisation

Das wichtigste Instrument bei der Organisation des allgemeinen Winterdienstes ist der Räum- und Streuplan. Mit ihm werden die zu räumenden und zu streuenden Strecken anhand verschiedener Dringlichkeitsstufen festgelegt. Bereits bei der Erstellung der Pläne ist der Arbeits- und Gesundheitsschutz zu berücksichtigen. Es sind bei dieser Planungsstufe einige Schutzziele zu beachten:

- die Streckenrouten sind mit den zur Verfügung stehenden Beschäftigen und der benötigten Einsatztechnik abzustimmen,
- welche Technik ist vorhanden bzw. wird benötigt (Auswahl und Einsatz von Arbeitsmitteln, Arbeitsstoffen, Maschinen, Geräte und Anlagen sowie Umgang damit),
- der Ablauf des Einsatzes ist zu gestalten,
- das Verhalten bei Notfällen, in besonders gefährlichen Situationen und die Erste Hilfe bei Unfällen sind zu organisieren,
- die Einsatzpläne sind unter Beachtung der Arbeits- und Ruhezeiten zu erstellen,
- es ist zu regeln, ob und ggf. wann ein Beifahrer erforderlich ist,
- wie Ausfälle durch Krankheit oder Unfall ausgeglichen werden können,
- es erfolgt die Zuordnung von Beschäftigten zu Fahrzeugen und Geräten,
- ob und wie ein Fremdfirmeneinsatz erfolgt,
- welche Streustoffe zum Einsatz kommen und die Lagerung sowie Verladung erfolgt,
- wie viel Zeit wird für den Winterdienst für bestimmte Strecken (Straßen, Wege, Plätze) benötigt,
- aktuelle verlässliche Wetterinformationen werden benötigt, um die Bereitschaften und Einsätze rechtzeitig zu koordinieren,
- Erkenntnisse und Erfahrungen aus den vergangenen Wintern sollten beachtet werden.

Auswahl der Einsatzkräfte für Fahrzeuge

Zum Führen von maschinell angetriebenen Fahrzeugen dürfen nur Beschäftigte eingesetzt werden (§ 35 GUV-V D 29):

- die körperlich und geistig geeignet,
- im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sind und
- die fachliche Befähigung haben.

Die Befähigung zum Führen sollte durch ein regelmäßiges Kontrollsystem sichergestellt werden.

Hinweis: Es wird empfohlen, dass sich der verantwortliche Vorgesetzte in regelmäßigen Abständen (mindestens 1x im Jahr) die amtliche Fahrerlaubnis vorlegen lässt. Aus der Führerscheinklasse ist die Befähigung ersichtlich. Zur Prüfung der körperlichen und geistigen Geeignetheit sollte eine arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung für Beschäftigte mit Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten durchgeführt werden. Diese kann dem Beschäftigten angeboten werden. Empfohlen wird aber der Abschluss

einer Betriebsvereinbarung, sie ist dann anzubieten und die Durchführung wird damit verbindlich. Für die fachliche Qualifikation sollte zur Vorbereitung auf den Winterdienst einmal jährlich eine Unterweisung in Theorie und Praxis erfolgen.

Erste Hilfe

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Erste Hilfe. Erfolgt der Winterdiensteinsatz nur durch einen Fahrer und führt die Route über „dünn besiedeltes Land“, kann bei einem Unfall dem Fahrer nicht oder nur zu spät geholfen werden. Im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung ist der Einzelfall zu betrachten und die Erste Hilfe zu organisieren.

Hinweis: Denkbar wäre, dass der Fahrer sich in regelmäßigen zeitlichen Abständen oder festgelegten Orten beim Einsatzleiter z. B. über Sprech- oder Mobilfunk meldet. Bestehende einzelne Funklöcher sind dabei zu berücksichtigen. Wenn keine Rückmeldung erfolgt, so geht der Einsatzleiter von einem Unfall aus. Die ungefähre Unglücksstelle kann durch den Routenplan bzw. ein GPS-Gerät eingegrenzt und die Erste Hilfe eingeleitet werden. Damit die Erste Hilfe auch bei Routenänderung wirksam wird, muss die Information an den Einsatzleiter sichergestellt werden. Weitere Informationen können aus der GUV- I 5032 „Notrufmöglichkeiten für allein arbeitende Person“ entnommen werden.

Bereitstellung von Persönlicher Warnkleidung

Bei den Winterdiensteinsätzen auf der Straße oder im Straßenrandbereich sind die Einsatzkräfte erhöhten Gefährdungen durch den fließenden Verkehr ausgesetzt. Durch den Fahrzeugverkehr können sie angefahren werden. Den Beschäftigten ist daher eine Warn- und Schutzkleidung zu stellen (§ 29 GUV- V A1).

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung wird gefordert, dass bei Tätigkeiten der Straßenunterhaltung außerhalb von Gehwegen und Absperrungen auffällige Warnkleidung zu tragen ist. Die Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95) konkretisiert, dass dies auch für den Winterdienst auf Gehwegen zutrifft. Zum Schutz vor den Gefahren ist auffällige Warnkleidung nach DIN 471 mindestens in der Warnkleidungsklasse 2 in den Farben fluoreszierendes Orange-Rot oder fluoreszierendes gelb zu tragen. Die Persönliche Schutzausrüstung ist vom Arbeitgeber in ausreichender Anzahl bereitzustellen.

Da die Einsätze auch bei Dunkelheit, schlechter Sicht, laufendem Verkehr und Kälte stattfinden, wird empfohlen, Wetterschutzkleidung als Warnkleidung zur Verfügung zu stellen. Die warmen Jacken, Hosen oder Latzhosen sollten der DIN EN 471 und der Kleidungsklasse 3 (fluoreszierendes Hintergrundmaterial und retroreflektierendes Material) entsprechen. Die Angaben der Hersteller sollten unbedingt beachtet werden, da diese unter anderem eine Reinigungsempfehlung und Angaben zur Anzahl der Waschzyklen ohne Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit und der Warnwirkung enthalten. Entspricht die Warnwirkung nicht mehr den Anforderungen, ist die Kleidung auszutauschen.

Neben der Warnkleidung sind auch geeignete Sicherheitsschuhe, Handschuhe und Kopfschutz zur Verfügung zu stellen. Die Sicherheitsschuhe sollten gefüttert sein, damit sie genügend Schutz vor Kälte bieten. Bei den Handschuhen sollte insbesondere ein Schutz vor Kälte, Nässe, mechanischer Beanspruchung und chemischen Einflüssen (Salz, Sole) bestehen. Des Weiteren ist beim Umgang mit Maschinen ab einem Beurteilungspegel von 80 dB (A) ein Gehörschutz

zur Verfügung zu stellen und ab 85 dB (A) vorgeschrieben zu tragen. Empfohlen wird bereits ab 80 dB (A) einen Gehörschutz zu tragen.

Auswahl und Planung der zum Einsatz kommenden Technik

Die Arbeiten mit der Winterdiensttechnik ist so zu gestalten, dass durch diese eine Gefährdung für Leben und Gesundheit möglichst vermieden und die verbleibende Gefährdung möglichst gering gehalten wird. Mit den technischen Arbeitsmitteln soll neben der Effektivität auch die Sicherheit vor Gefährdungen und Belastungen erhöht werden.

Wetterdienst

Um die vielfältigen Gefährdungen und Belastungen beim Winterdiensteinsatz zu reduzieren, ist eine frühzeitige und verlässliche Information über das zu erwartende Wetter von entscheidender Bedeutung. Der Einsatz oder Alarm kann so rechtzeitig bekannt gegeben werden und die Beschäftigten geraten nicht in besonders schwierige Straßensituationen.
Zur Optimierung der Arbeit ist die Nutzung von speziell für den Straßendienst herausgegebenen Wetterinformationen für den Winterdienst notwendig. Mit guten verlässlichen Wetterinformationen ist es dem Winterdienst möglich, schnell und effektiv Glättebildungen zu verhindern bzw. zu minimieren und sich diesen nicht selber auszusetzen. Ein enger Kontakt mit den Wetterdiensten (z. B. Deutscher Wetterdienst – DWD) wird daher empfohlen.

Ausfall von Einsatzkräften oder der Technik

Durch Ausfall von Beschäftigten oder Technik während des laufenden Winterdienstes können erhebliche physische und psychische Belastungen durch längere Arbeits- und Rufbereitschaftszeiten sowie geringere Ruhephasen eintreten. Infolge dieser Belastungen kann es auch zu Gefährdungen kommen (z. B. durch Konzentrationsschwäche ereignet sich ein Verkehrsunfall).

Diese Belastungen und Gefährdungen sind zu vermeiden. Dazu sollten bereits vor Eintritt des Ausfalls Maßnahmen feststehen, die dann eingeleitet werden. Um dem entgegen zu wirken, haben z. B. einige Kommunen ein Netz aus mehreren benachbarten Kommunen gegründet, die sich im Ausnahmefall gegenseitig unterstützen. Sie leihen sich in diesen Fällen die Technik gegenseitig aus oder ein Teil des Winterdienstes wird mit übernommen. Eine weitere Möglichkeit wäre, dass andere geeignete und fachlich befähigte Beschäftigte aus dem eigenem Unternehmen für den Winterdienst herangezogen werden. Oder es wird für Ausnahmefälle ein gesonderter Räum- und Streuplan erarbeitet, bei dem z. B. der Ausfall gleichmäßig auf alle anderen Einsatzkräfte verteilt wird.

Prüfung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte

Im Rahmen der Vorbereitungshandlungen sollte auch die Instandhaltung und Prüfung der technischen Arbeitsmittel vorgenommen werden. Fahrzeuge müssen bei Bedarf – mindestens jedoch einmal jährlich – durch einen Sachkundigen auf betriebssicheren Zustand geprüft werden (§ 57 GUV-V D 29). Eine Sachverständigen-Prüfung nach § 29 StVZO wird dadurch nicht ersetzt. Die Prüfung der Betriebssicherheit umfasst den verkehrs- und arbeitssicheren Zustand. Sie besteht aus einer Sicht-, Funktions- und Wirkungsprüfung. Sollte dadurch eine ausreichende Beurteilung nicht möglich sein, müssen weitere Prüfungen erfolgen. Das Ergebnis ist

schriftlich zu dokumentieren und bis zur nächsten Prüfung aufzubewahren.
Für die im Winterdienst zum Einsatz kommenden Maschinen und Geräte gibt es keine Unfallverhütungsvorschrift, die feste Prüffristen vorgibt. Nach § 10 der BetrSichV i. V. m. TRBS 1201 ist der Unternehmer verpflichtet, selbst die Fristen über eine Gefährdungsbeurteilung zu ermitteln. Es wird nur ein grober Rahmen vorgegeben. Danach sind Prüfungen durchzuführen:

- vor der ersten Inbetriebnahme,
- nach Änderungen oder Instandsetzungen,
- in regelmäßigen Abständen,
- nach längeren Zeiträumen der Nichtbenutzung.

Verlassen/Erreichen von Fahrzeugen

Ein großer Anteil von Unfällen ereignet sich beim Aus- und Einsteigen, durch Abrutschen, Stürzen und Umknicken. Um die Plätze im Inneren des Fahrzeuges gefahrlos und sicher zu erreichen, müssen Aufstiege mit ausreichend breiten und tiefen Trittflächen, mit rutschhemmender Oberfläche sowie griffgünstigen Haltegriffen oder anderen gleichwertigen Halteeinrichtungen ausgestattet sein. Diese sind von den Beschäftigten zu benutzen (Dreipunktgang).

Um Unfälle zu vermeiden, ist eine Betriebsanweisung zu erstellen und die Beschäftigten sind zusätzlich zu unterweisen:

- dass Trittstufen von Schnee und Eis zu befreien sind,
- das Einsteigen vorwärts und das Aussteigen rückwärts erfolgt,
- keine Gegenstände in der Hand gehalten werden,
- der Untergrund sicher und eben ist und
- feste rutschsichere Schuhe getragen werden.

Beladung eines Fahrzeugs mit Streuautomat

Von einem Streuautomaten mit Beladung können (z. B. erhöhter Schwerpunkt) große physikalische Kräfte auf das Fahrzeug einwirken. Dadurch besteht eine erhebliche Gefahr für die Beschäftigten.
Vom Fahrer ist daher insbesondere auf Folgendes zu achten:

- Ladungsverteilung ist so vorzunehmen, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt wird (nach Lastverteilungsplan unter Beachtung der Achslast und maximalen Zuladung bzw. Kennzeichnung zur Lastverteilung am Streuautomat)
- Ladung ist so zu befestigen, dass ein Verrutschen oder gar Herabfallen unmöglich ist (z. B. Befestigung des Streuautomaten an den vom Hersteller vorgesehenen Befestigungspunkten und Anschlagmitteln)
- Ladung ist so zu verstauen, dass seine Sicht und sein Gehör durch die Ladung nicht beeinträchtigt werden (Schließen der Abdeckklappen)
- Kennzeichnung zur Lastverteilung am Streuautomaten
- Veränderungen des Fahrverhaltens bei voller Beladung
- Einhaltung der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten

Winterdienst im Fahrbahnrandbereich von Hand

Besonders im Fahrbahnrandbereich kann es durch schlechte Sicht, erhöhtes Verkehrsaufkommen, Unebenheiten, Bordsteinkanten, Glätte etc. zu Gefährdungen kommen. Zur Vermeidung dieser Gefahren sollte Folgendes Beachtung finden:

- Die Arbeiten sollten gegen die Verkehrsrichtung erfolgen.
- Kraftbetriebene selbstfahrende Geräte sollten zur besseren Haftung mit Schneeketten versehen werden.
- Zur sicheren Führung von kraftbetriebenen selbstfahrenden Geräten sollten die Griffe beheizbar sein und über eine Zweihandschaltung verfügen.

- Bei extremer Glätte sollten zusätzlich Eiskrallen unter dem Schuhwerk getragen werden.

Reinigung

Mögliche Gefährdung bei der Fahrzeugreinigung in Waschhallen sind insbesondere Verletzungen durch Hochdruckstrahl, Zurückschleudern der Verunreinigung beim Reinigungsvorgang, Ausrutschen auf feuchten Untergrund, Belastung durch Aerosole und ggf. Abgase.

Zum Schutz davor sollten Waschhallen insbesondere wie folgt ausgestattet sein:

- der Hochdruckreiniger befindet sich außerhalb der Waschhalle ,
- elektrische Absicherung erfolgt über einen RCD-Schutzschalter,
- der Druckschlauch ist flexibel an der Decke angebracht,
- die Sprühlanze ist so lang, dass das Treffen des eigenen Körpers nicht möglich ist,
- der Fußboden ist rutschhemmend nach Klasse R 11 und verfügt über einen Ablauf,
- Waschhalle ist beheizbar.

Wasser und Öl – Naturwissenschaftliches Experimentieren in Kitas (3)

Dritter Teil der in loser Folge erscheinenden Fortsetzungsreihe zu Experimenten, die in Kindertageseinrichtungen mit wenig Aufwand realisiert werden können.

In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen das Experiment „Wasser und Öl“ vor. Es ist als Zuschau-Experiment bereits für kleinere Kinder geeignet. Kinder ab drei Jahren können dieses Experiment gut selbst oder als Partnerexperiment durchführen, wenn geeignete durchsichtige Plastikbecher zur Verfügung stehen.

Benötigte Utensilien:

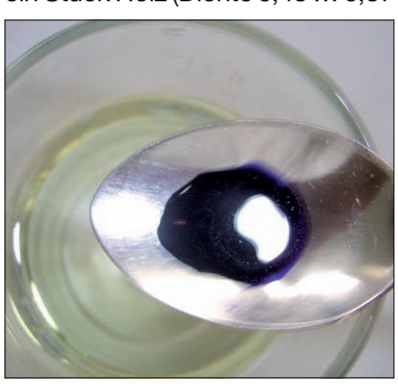
- Durchsichtige Plastikbecher
- Tinte bzw. Lebensmittelfarbe
- Leitungswasser
- Farbloses Öl (z. B. Salatöl)
- Schälchen mit Speisesalz

Durchführung:

Zuerst werden die Becher ca. zur Hälfte mit Leitungswasser gefüllt. Dann wird das Salatöl vorsichtig und langsam (ggf. löffelweise) dazugegeben. Man kann nun sehen, dass sich das Öl wie eine zweite Schicht oben auf das Wasser legt. Jetzt werden noch vorsichtig ein paar Tropfen Lebensmittelfarbe oder Tinte auf die Ölschicht getropft. Tipp: Hierbei möglichst nah an die Oberfläche der Ölschicht gehen. Je nach Tinte bleibt diese auf der Ölschicht oder durchdringt sie und bleibt an der Grenze zum Wasser „schweben“.
Gibt man nun löffelweise etwas Speisesalz dazu, passiert etwas Erstaunliches: Das Salz fällt durch die Ölschicht hindurch bis auf den Becherboden. Dort löst es sich innerhalb relativ kurzer Zeit auf und gibt eine entsprechend der Tintenfarbe gefärbte Ölkugel frei. Diese gefärbte Ölkugel steigt nun wiederum nach oben.
Hinweis: Sollte es dazu kommen, dass die Tinte bis in das Wasser absinkt und das Wasser färbt, so ist dies nicht so schlimm. In diesem Fall das Experiment einfach fortsetzen. Das Salz nimmt auch ohne die Tinte Öltröpfchen mit zum Becherboden. Es entsteht durch die Auflösung des Salzes dann eine ungefärbte Ölkugel, die ebenfalls gut beobachtet werden kann.

Erklärung:

Ursache für das vorgeführte Phänomen ist die Tatsache, dass das Salatöl mit 0,9 ... 0,93 g/cm³ eine geringere Dichte hat als Wasser mit 1,0 g/cm³. Es ist also leichter als Wasser. Dies lässt sich mit entsprechend genauen Waagen sogar nachweisen (1l Wasser ca. 1,0 kg – 1l Salatöl ca.0,9 ... 0,93 kg).Das Öl kann also ähnlich wie ein Stück Holz (Dichte 0,48 … 0,87 g/cm³) auf der Wasseroberfläche schwimmen. Öl hat jedoch auch noch andere Eigenschaften, eine davon ist: Es ist hydrophob. Das Wort **hydrophob** kommt aus dem Griechischen: "hydro" heißt Wasser und "phob" heißt abstoßend oder abweisend. Öl ist also wasserabweisend und verbindet sich nicht damit. (Tipp: Hier kann man andere Flüssigkeiten ausprobieren, um die Mischung von Flüssigkeiten aufzuzeigen z.B. Apfelsaft und Mineralwasser oder Sirup und Mineralwasser.) Salz ist mit einer Dichte von ca. 2,17 g/cm³ schwerer als Wasser, deshalb sinkt es nach unten. Auf Grund der rauen Oberfläche der einzelnen Salzkristalle nehmen sie jeweils etwas Öl mit zum Becherboden. Das Salz löst sich dann auf dem Becherboden im Wasser auf. Ist die Oberflächenstruktur des Salzes aufgelöst, so finden die winzigen Öltropfen keinen Halt mehr und das Öl steigt wieder nach oben. Ohne den Halt an den Salzkristallen ist es ja immer noch leichter als Wasser.



Hintergrundwissen:

Will man Öl und Wasser mischen, braucht man einen **Emulgator**. Ein Emulgator ist ein Stoff, der dafür sorgt, dass Öl und Wasser sich miteinander verbinden können. Als Beispiel sei hier Milch genannt. In ihr sind sowohl Öle als auch Wasser enthalten. Um die Öltröpfchen herum befindet sich ein Eiweißfilm (als Emulgator), der dafür sorgt, dass sich eine **Emulsion** bildet, also Wasser und Öl sich nicht in unterschiedliche Schichten aufteilen. Als Emulsion werden flüssige Gemische, in dem ölige Stoffe im Wasser ganz fein verteilt sind, bezeichnet.

Risiko raus! Auf zwei Rädern sicher durch den Winter

Wie kommen Radfahrer sicher durch den Winter? Am besten bei Eisglätte oder viel Schnee das Fahrrad stehen lassen, zu Fuß gehen oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren!
Wer aber auch in den Wintermonaten nicht auf sein Fahrrad verzichten will oder kann, der sollte einige Sicherheitshinweise beachten. Berufsgenossenschaften und Unfallkassen geben dazu Tipps im Rahmen ihrer Präventionskampagne "Risiko raus!"

Gründliche Wartung

Vor dem Wintereinbruch sollten Radfahrer und -fahrerinnen ihr Rad gründlich warten. Sind die Bremsen intakt? Ist die Beleuchtung ausreichend? Haben die Reifen das richtige Profil?

Auf folgende Punkte sollten sie achten:

Gute Sichtbarkeit ist entscheidend für die Sicherheit. Bei Feuchtigkeit sind Nabendynamos den herkömmlichen Dynamos, die auf den Reifen drücken, deutlich überlegen. Effektiv sind Leuchten mit eingebauten Kondensatoren. Sie geben auch noch Licht, wenn das Rad steht.

Ebenso wichtig sind Reflektoren oder Reflexstreifen. Das Rad muss - zum Beispiel an Pedalen, Reifen oder Speichen - damit ausgestattet sein. Das Gleiche sollte für die Kleidung der Fahrer und Fahrerinnen gelten: Reflektierende Materialien können in den Stoff eingelassen sein, man kann aber auch entsprechende Klettbänder oder Sicherheitswesten tragen.

Die Bremsen sollten bei Kälte und Nässe regelmäßig überprüft werden, ebenso wie die Kette. Diese muss gut gepflegt werden, um der Witterung zu widerstehen. Dazu eignet sich dünnflüssiges synthetisches Kettenöl, das tröpfchenweise auf die Röllchen gegeben wird.

Um einen guten Fahrbahnkontakt zu haben, empfehlen sich im Winter Reifen mit ausgeprägtem Profil. Noch mehr "Bodenhaftung" bekommen die Fahrer, wenn sie zusätzlich den Reifendruck geringfügig vermindern.

Angepasste Fahrweise

Radfahrer und Radfahrerinnen können durch ihren eigenen Fahrstil eine Menge zu ihrer Sicherheit beitragen.
Darauf sollten sie achten:

Geschwindigkeit den Witterungsverhältnissen anpassen, Abstand halten, in Kurven weder treten noch bremsen.

Den Sattel etwas niedriger stellen, dann kann man bei rutschigem Straßenbelag, mit den Beinen stabilisieren, abbremsen und "ausfahren".

Vorsichtig bremsen und eher mit der Hinterrad- als mit der Vorderradbremse. Das Vorderrad blockiert bei geringer Bodenhaftung schneller.

Bei plötzlicher Eisglätte auf keinen Fall hart bremsen oder ruckartige Bewegungen mit dem Lenkrad machen.

Richtige Kleidung

Im Winter steht nicht nur die Unfallgefahr im Vordergrund. Bei Minustemperaturen und Erkältungswetter stellt sich auch die Frage nach der richtigen Kleidung.
Bewährt hat sich das "Zwiebelprinzip". Da der Körper beim Fahren viel Eigenwärme produziert, ist es besser, mehrere dünne Kleidungsschichten anstatt einer dicken anzuziehen. Die Luftschichten zwischen den Stoffbahnen wirken wie eine Isolierung. Das Kleidungsstück, das auf der Haut liegt, sollte die Feuchtigkeit von der Haut wegtransportieren.

- Hände, Ohren und Füße sind besonders frostempfindlich. Bei extremer Kälte helfen Fell-Fäustlinge, Mütze oder Stirnband, Wollsocken und winddichte Schuhe.
- Ein Helm sollte auch im Winter nicht fehlen. Er lässt sich auch über einer Mütze oder einem Stirnband befestigen.

Weitere Informationen bietet auch die Broschüre "Das sichere Fahrrad" der Präventionskampagne "Risiko raus".

Quelle: DGUV

Risiko raus! Oje, Tannenbaum
Tipps zum sicheren Transport des Weihnachtsbaumes

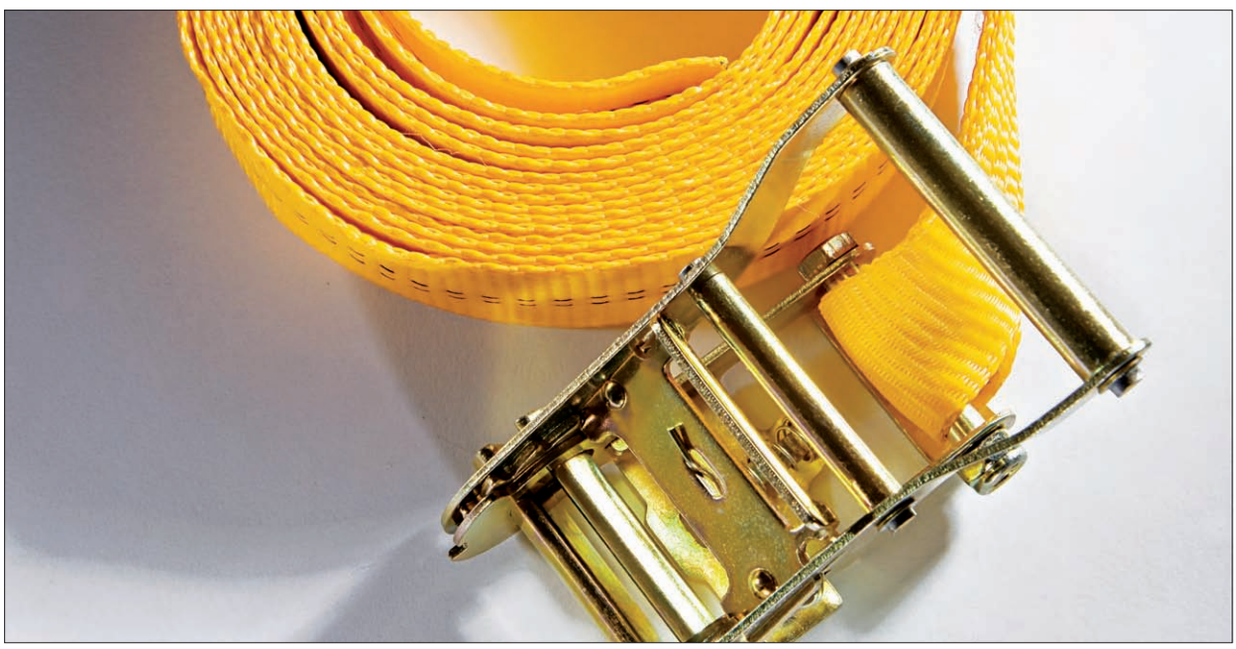
Die Vorbereitungen für die Weihnachtsfeiertage laufen in der Adventszeit auf Hochtouren. Ein zentraler Bestandteil ist dabei in vielen Familien, aber auch in den Betrieben die Anschaffung eines Weihnachtsbaumes. Um das Fest nicht im Krankenhaus feiern zu müssen, muss beim Transport auf die fachgerechte Ladungssicherung geachtet werden. Darauf weisen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen im Rahmen ihrer Präventionskampagne "Risiko raus!" hin.

Dr. Karl Schories, Präventionsfachmann am Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA), sagt: "Selbst kleine Gegenstände können durch die Wirkung einer abrupten Bremsung zu gefährlichen Geschossen werden - bei einem Baum, der sich selbständig macht, ist die Verletzungsgefahr für die Insassen und andere Verkehrsteilnehmer umso höher."

Die folgenden Hinweise helfen, den Transport so sicher wie möglich zu machen:

- Wenn möglich sollte der Baum zu Fuß transportiert oder vom Händler geliefert werden. Ansonsten ist der Transport im Kofferraum am Sichersten. Dazu muss der Baum aber sehr klein, oder der Kofferraum sehr groß sein.
- In einem Kombi, bei umgelegter Rückbank oder auf einer Ladefläche stellt der Baum für die Insassen und andere Verkehrsteilnehmer keine Gefahr dar, wenn er entsprechend verzurrt wird.
- Besonders wenn der Transport nur auf dem Dach des Fahrzeugs möglich ist, muss der Baum mithilfe von Spanngurten so fixiert werden, dass er auch bei einer Vollbremsung, oder einem Unfall nicht zu einem gefährlichen Geschoss für Andere wird. Es sollten keine Zweige die Sicht beeinträchtigen oder seitlich vom Autodach hängen.
- Die Ladung sollte möglichst nicht seitlich oder nach hinten über das Fahrzeug hinausragen. Nach hinten darf eine Ladung bis zu 1,50 m hinausragen. Ab 1 m Überhang muss man das Ende tagsüber durch eine Warnflagge, ein weiß-rotes Schild oder einen zylindrischen, hellroten Körper von mindestens 30 x 35 cm Durchmesser kennzeichnen. Wenn es dämmert oder dunkel ist, muss man mindestens eine geprüfte Leuchte mit rotem Licht und einen Rückstrahler anbringen. Nach vorne darf die Ladung nicht über das Fahrzeug hinausragen.

Quelle: DGUV



German Paralympic Media Award 2012 verliehen

Daniela Schadt überreicht Journalisten-Preis in Berlin

Quelle: DGUV

Der German Paralympic Media Award 2012 ist am 03.12.2012 verliehen worden. Die Schirmherrin Daniela Schadt und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), Dr. Hans-Joachim Wolff, überreichten den Preis für herausragende journalistische Berichterstattung über den Behindertensport in Berlin.

Preisträger des von der DGUV gestifteten Medienpreises in diesem Jahr sind:

In der Kategorie Print/Foto:
Die Zeitschrift Men's Health für ihren Beitrag „Unsere Helden von London". In beeindruckenden Texten und Bildern werden fünf Paralympioniken und ihr Sport vorgestellt.

In der Kategorie TV/Hörfunk:
Matthias Berg, ZDF. Er ist seit den Sommerspielen in Sydney 2000 Co-Moderator der ZDF Paralympics Berichterstattung.

In der Kategorie Online:
www.sportschau.de. In dem Videoblog „London 365" berichteten die Paralympioniken Jürgen Schrapp, Annabel Breuer, Carmen Brussig und Michael Teuber abwechselnd von ihrem Weg zu den Paralympics.

Mit einem Sonderpreis wird in diesem Jahr der französische Spielfilm „Intouchables", deutscher Titel „Ziemlich beste Freunde", geehrt. Ausgezeichnet wurden Philippe Pozzo di Borgo und Abdel Sellou, die Vorbilder für die Filmhelden waren, und die Produktionsfirma Quad.

Ausgewählt wurden die Preisträger von einer renommierten Jury unter dem Vorsitz von Gerd Schönfelder, dem erfolgreichsten deutschen Paralympischen Alpinsportler.
Schirmherrin Daniela Schadt begrüßte die Verleihung des Journalisten-Preises: „Gerade in diesem Jahr, das mit den Paralympics in London einen neuen Höhepunkt geboten hat, kam dem Sport von Menschen mit Behinderung große Aufmerksamkeit in den Medien zu. Der German Paralympic Media Award leistet einen wichtigen Beitrag dazu, die Berichterstattung über den Behindertensport auch abseits sportlicher Großereignisse zu verstetigen." Dr. Joachim Breuer, Hauptgeschäftsführer der DGUV, hob die Bedeutung der Medienberichterstattung für den Sport von Menschen mit Behinderung hervor: „Durch die mediale Präsenz des Themas wird vielen Menschen erst deutlich, dass man auch nach Tiefpunkten wie Unfällen oder Krankheiten Unvorstellbares erreichen kann."
Der German Paralympic Media Award wurde in diesem Jahr bereits zum 14. Mal verliehen. Mit ihm zeichnet die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung herausragende Berichterstattung über den Breiten-, Rehabilitations- und Leistungssport von Menschen mit Behinderung aus.

Quelle: DGUV

Stress durch ständige Erreichbarkeit: Es fehlt an klaren Absprachen

Untersuchung der gesetzlichen Unfallversicherung zur Belastung durch Kommunikation

Fehlende Absprachen könnten einer der Gründe dafür sein, warum viele Menschen auch am Feierabend dienstlich erreichbar sind. Diesen Schluss legt eine Untersuchung des Instituts für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) in Dresden nahe. Danach gehen zwar viele Mitarbeiter davon aus, dass ihre Vorgesetzten Erreichbarkeit von ihnen erwarten. Ausdrückliche Anweisungen hierzu gibt es jedoch nur selten. Eine Möglichkeit, den Stress durch Kommunikation zu verringern, wären demzufolge mehr klare Absprachen.

© Picture-Factory - Fotolia.com

Für die Studie befragte das IAG in Kooperation mit der Unfallkasse Hessen 430 Personen. Über zwei Drittel der Befragten gaben an, oft oder immer erreichbar zu sein, wenn sie während der Arbeitszeit auf Dienstreise oder im Außendienst sind. In der Freizeit waren immerhin noch 40 Prozent oft oder immer für dienstliche Belange erreichbar. Nie nach Dienstschluss erreichbar waren nur 10 Prozent.

„Die meisten der Befragten fühlten sich durch die ständige Erreichbarkeit nicht oder wenig belastet“, sagt Studienautorin und IAG-Psychologin Dr. Hiltraut Paridon. Allerdings habe rund jeder Siebte angegeben, sich durch die ständige Erreichbarkeit stark oder sehr stark belastet zu fühlen. „Diese Teilnehmer gaben an, dass sie auch in ihrer Freizeit nicht abschalten können und das Gefühl hätten, dass ihnen alles zu viel wird.“ Das Ausmaß der Belastung ist übrigens in der Arbeitszeit genauso wie in der Freizeit.

Als Grund für Erreichbarkeit nannten die Befragten häufig, dass der Vorgesetzte dies erwarte. „Wenn man diese Menschen allerdings fragt, woher sie das wissen, kommt häufig die Antwort: Ich habe das Gefühl, dass es erwartet wird. Eine ausdrückliche Anweisung liegt nur bei einer Minderheit vor“, so Paridon. „Eine klare Abmachung mit dem Vorgesetzten, wann wer im Team erreichbar zu sein hat und wann nicht, sehen daher auch viele als eine Möglichkeit an, Stress durch Erreichbarkeit zu verringern.“ Die Vereinbarungen sollten die Beteiligten sowohl für die Arbeitszeit als auch für die Freizeit treffen.

Außerdem könne man sich ein Beispiel an denen nehmen, die bewusst selten erreichbar sind. Paridon: „Nach den Gründen befragt antworteten diese Teilnehmer, dass sie auch mal abschalten können müssen. Außerdem vertrauen sie darauf, dass ihre Kollegen auch ohne sie die richtigen Entscheidungen treffen.“

Die Studie „Ständige Erreichbarkeit: Wie belastet sind wir?“ ist im Internet unter http://publikationen.dguv.de/dguv/udt_dguv_main.aspx?FDOCUID=25901 verfügbar.

Quelle: DGUV

Deutscher Arbeitsschutzpreis 2013

Weniger Krankmeldungen, höhere Produktivität, zufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – Prävention lohnt sich: Denn ein aktives Arbeitsschutz- und Gesundheitsmanagement hat direkte Auswirkungen auf den Geschäftserfolg. Mit dieser Botschaft geht der Deutsche Arbeitsschutzpreis in die dritte Runde. Er honoriert positive Beispiele für Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit in der Praxis.

Der Wettbewerb zum Deutschen Arbeitsschutzpreis ist ein wichtiger Baustein der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA). Die GDA ist eine gemeinsame Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales, des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zur Stärkung von Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Über Arbeitsschutzziele sollen Anreize für Betriebe geschaffen werden, eine nachhaltig angelegte Präventionspolitik zu betreiben. Mit dem Deutschen Arbeitsschutzpreis werden vorbildliche Lösungen für die Gesundheitsvorsorge und Sicherheit am Arbeitsplatz honoriert und Best Practice Beispiele präsentiert. So wird gezeigt, dass langfristig angelegte Arbeitsschutzmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen und Beschäftigte sowie Unternehmer davon profitieren.

Von Mitte Oktober 2012 bis 15. Februar 2013 läuft die Ausschreibung für den Deutschen Arbeitsschutzpreis. Mitmachen können Unternehmen jeder Größe und Branche, die wirksame Ideen, innovative Konzepte und Prozesse oder Produkte und Technologien entwickelt haben. Der Preis ist mit insgesamt 40.000 Euro dotiert. Die Gewinner werden im November 2013 auf der Fachmesse A+A in Düsseldorf geehrt.

Weitere Informationen unter
www.deutscher-arbeitsschutzpreis.de

Quelle: DGUV

Die Unfallkasse Brandenburg auf der Oderlandmesse 2012

Vom 19. bis 21.10.2012 präsentierte sich die Unfallkasse Brandenburg auf der Herbstmesse „Oderland 2012“ in Frankfurt (Oder). In der Themenwelt „Aktiv + Gesund“ waren vielfältige Angebote zur Gesundheitsvorsorge und Gesundheitsförderung zu finden, so auch der Informations- und Aktionsstand der Unfallkasse Brandenburg.

Die Mitarbeiter der Präventionsabteilung beantworteten die zahlreichen Fragen der Messebesucher rund um die gesetzliche Unfallversicherung, insbesondere zu den Präventions- und Rehabilitationsmaßnahmen. Besonders der Versicherungsschutz bei Erste-Hilfe-Maßnahmen interessierte die Besucher. Viele Eltern, welche die Messe mit ihren Kindern besuchten, ließen sich zu Versicherungsfragen im KITA- und Schulbereich beraten. Auch ehrenamtlich Tätige und Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren informierten sich über die Leistungen der Unfallkasse.

Die Plakate zum verkehrssicheren Fahrrad und zum sicheren Arbeiten im Unterricht weckten das Interesse der Gäste. Erzieherinnen und Lehrer machten von der Möglichkeit Gebrauch, sich entsprechendes Informationsmaterial für ihre Einrichtungen mitzunehmen.

Der aufgebaute Rauschbrillenparcours fand gerade bei den jugendlichen Messebesuchern große Resonanz. Den Teilnehmern wurde durch eine Brille simuliert, welche optischen Beeinträchtigungen sie bei Alkoholkonsum zu erwarten haben. Bei wahlweise 0,8 oder 1,3 Promille Blutalkoholkonzentration konnte der Parcours, bestehend aus Lauf- und Wurfübungen, absolviert werden. Die Risiken, welche vom Alkoholkonsum ausgehen, wurden für die Probanden erlebbar gemacht. Sie merkten, wie schwierig es ist, sich unter dem simulierten Alkoholeinfluss zu bewegen oder gar einen Ball zielgenau zu werfen. Auch der Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Oder), Herr Dr. Martin Wilke (siehe obiges Bild), ließ es sich nicht nehmen, den Rauschbrillenparcours zu absolvieren. Während die Erfahrungen mit den Rauschbrillen für die meisten Besucher neu waren, kannten einige Gäste diese bereits aus der Schule oder aus betrieblichen Fortbildungen. Basierend auf den Erlebnissen auf dem Rauschbrillenparcours wurde mit Fahranfängern über die Gefahr von Alkoholkonsum im Straßenverkehr gesprochen. Auch die vermeintlich harmlosen Alcopops können zu erheblichen Beeinträchtigungen führen und müssen daher als ein Tabu für alle Kraftfahrer gelten.

Wer Lust hatte, konnte sich auch im Jonglieren probieren. Gerade in Berufen, in denen überwiegend sitzende Tätigkeiten ausgeführt werden, eignet sich das Jonglieren sehr gut, um Bewegung in das Büro zu bringen. Neben der Mobilisation der Wirbelsäule und der Förderung der Durchblutung wird durch Jonglieren auch die Konzentration gesteigert.

Das Interesse an den Informationen und die Teilnahme an den angebotenen Erfahrungsaktivitäten zeigt einmal mehr, wie wichtig die Präventions- und Öffentlichkeitsarbeit der Unfallkasse Brandenburg ist.

Kirsten Bruhn gewinnt den BAMBI 2012

Mitarbeiterin des Unfallkrankenhauses Berlin erhielt Auszeichnung der Burda-Medien

Die Schwimmerin Kirsten Bruhn wurde am 22. November in Düsseldorf mit dem Medien- und Fernsehpreis BAMBI ausgezeichnet. Mit der Ehrung würdigte die Jury Bruhns sportliche Leistungen im Jahr 2012 und damit vor allem ihre Goldmedaille bei den diesjährigen Paralympischen Sommerspielen.

Als Sportbotschafterin und Mitarbeiterin des Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhauses Berlin engagiert sich die mehrfache Welt- und Europameisterin im Schwimmen besonders für die Rehabilitation und Integration behinderter Menschen.
„Zentrale Aufgabe der BG-Kliniken ist die lückenlose Versorgung schwerverletzter Patienten vom Unfallort bis zur vollständigen Rückkehr in den privaten und beruflichen Alltag“, so Prof. Dr. Axel Ekkernkamp, Ärztlicher Direktor und Geschäftsführer des Unfallkrankenhauses Berlin. „Kirsten Bruhn hat bewiesen, welche persönlichen Erfolge durch Willenskraft und die richtige Betreuung möglich sind. Wir gratulieren ihr zu dieser hohen Auszeichnung."
Kirsten Bruhn: „Meine persönliche Tragödie hat sich in einen Triumph verwandelt - das hätte ich mir niemals träumen lassen, als ich vor 21 Jahren nach meinem Unfall im Krankenhaus aufgewacht bin."
Weitere BAMBI-Preisträger in der Kategorie Sport waren Julius Brink und Jonas Reckermann, die diesen Sommer das Olympische Gold im Beachvolleyball erstmals nach Europa holten. Die Preisverleihung wurde moderiert von Matthias Opdenhövel. Die Jury bestand aus Chefredakteuren des Hauses Burda und Prominenten aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen wie Peter Maffay, das Model Eva Padberg und Starköchin Sarah Wiener.

Ab Februar 2013 ist Kirsten Bruhn, die 1991 bei einem Motorradunfall eine inkomplette Querschnittlähmung erlitten hatte, in der Kino-Dokumentation „GOLD – Du kannst mehr, als Du denkst“ zu sehen, die drei behinderte Spitzensportler auf ihrem Weg zu den Paralympischen Spielen in London begleitet.

Quelle: DGUV

Winterzeit – Erhöhte Wegeunfallzeit

Die letzten Winter haben das Land Brandenburg fest im Griff gehalten. Schnee, Regen, Glätte und eisige Temperaturen waren keine Seltenheit und gestalteten das Zurücklegen der Arbeits- bzw. Schulwege nicht immer leicht. Um den Winter trotzdem weitgehend unfallfrei und möglichst ohne größere Ausfälle in der Schule oder im Beruf zu bewältigen, hat sich so mancher für das Zurücklegen des Schul- oder Arbeitsweges seine ganz eigene Taktik in den letzten Wintern zurecht gelegt. Fußgänger stülpten Socken über ihre Schuhe, viele ließen die eigenen Fahrzeuge stehen und benutzen öffentliche Verkehrsmittel.

Haben die Winterzeit und die damit verbundene höhere Wegeunfallgefahr Auswirkungen auf den gesetzlichen Unfallversicherungsschutz? Grundsätzlich gilt: Auch Wegeunfälle stehen wie die Unfälle bei der Arbeit unter bestimmten Voraussetzungen unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung, egal welches Verkehrsmittel im Winter witterungsbedingt benutzt wird. Ausschlaggebend ist, dass es sich um den üblicherweise notwendigen Weg zur oder von der Schule/Arbeit handelt. Wird vom üblichen Weg durch die Witterungs- und Verkehrslage abgewichen bzw. kann der gewohnte (direkte) Weg deshalb nicht zurückgelegt werden, stellen diese Umstände keine Nachteile für den Verkehrsteilnehmer im Rahmen der Gewährung des Versicherungsschutzes dar. Auch witterungs- und verkehrsabhängige Wegeabweichungen (Umwege) schließen den gesetzlichen Unfallversicherungsschutz nicht aus, solange die Abweichung in einem vernünftigen und für einen Dritten nachvollziehbaren Rahmen bleibt und der Verkehrsteilnehmer keine privaten Besorgungen unternimmt bzw. seinen Weg nicht aus eigenwirtschaftlichen Belangen unterbricht. Darüber hinaus sind auch längere Halte- und Wartezeiten im Straßenverkehr in den Unfallversicherungsschutz mit eingebunden (z. B. Unterstellen bei Unwetter, im Stau stehen wegen eines vorangegangenen Glätteunfalls, Warten auf den nächsten Bus, weil das eigentliche Verkehrsmittel witterungsbedingt ausgefallen ist). Zu empfehlen ist, im Winter Zeitpuffer auf dem Weg zur oder von der Schule/Arbeit mit einzurechnen, um mit weniger Eile, aber dafür mit mehr Aufmerksamkeit und Bedacht den Schul- oder Arbeitsweg anzutreten.

Quelle: DVR

Räum- und Streupflicht im Winter

Allgemeines

Die Räum- und Streupflicht ist ein Teil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Sie wird von den Kommunen auf der Grundlage des Landesstraßengesetzes (§§ 9, 9a, 10, 44, 49a Bbg StrG) auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen als Amtspflicht wahrgenommen, d. h. bei Verletzung dieser Pflicht haftet die betreffende Kommune nach § 839 Abs. 1 BGB.

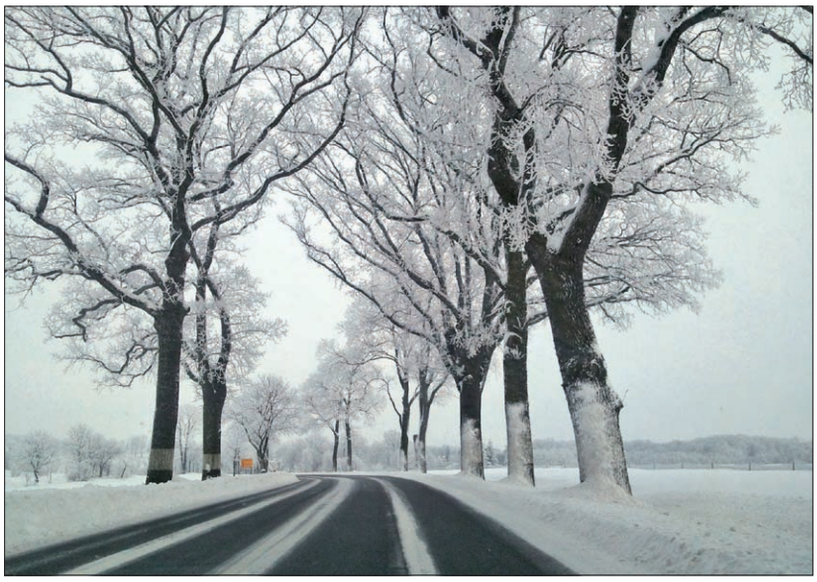
Der kommunale Winterdienst hat durch den zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr, die steigenden Unfallzahlen und nicht zuletzt infolge des gestiegenen Sicherheitsbedürfnisses und der Anspruchshaltung der Bürger an Bedeutung gewonnen, sodass ein Streuen und Räumen nicht mehr wegzudenken ist. Im Gegensatz dazu steht jedoch das steigende Umweltbewusstsein und die Kostenlasten der Kommunen.

Nach ständiger Rechtsprechung des BGH (VersR 1991, S. 665) besteht die Räum- und Streupflicht nicht uneingeschränkt. Bei der Durchführung des Winterdienstes sind gewisse Zumutbarkeitskriterien zu beachten, die sich nach Art und Wichtigkeit des Verkehrs sowie der Leistungspflicht des Verantwortlichen richten. Die Hauptaufgabe besteht darin, den Winterdienst richtig zu organisieren, durchzuführen und zu überwachen. Ihre Erfüllung kann bei entsprechenden Witterungsverhältnissen für die Kommune sehr kosten-, material- und personalintensiv sein.

Räum- und Streupflicht für den Fahrzeugverkehr

Innerhalb der geschlossenen Ortschaft

Unter geschlossener Ortschaft ist der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaute Teil eines Gemeindebezirkes zu verstehen. Entscheidend ist die Dichte der Bebauung und die Entfernung der Bauten von der Straße, wobei es auf den Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit ankommt.
Die Fahrbahnen sind, wie der BGH (VersR 1991, S. 665) in ständiger Rechtsprechung formuliert, an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen zu streuen. Die Merkmale gefährlich und verkehrswichtig müssen nebeneinander erfüllt sein. Gefährlich sind solche Stellen, die wegen ihrer eigentümlichen Anlage oder bestimmten Zustandes, die nicht oder nicht ohne weiteres erkennbar sind, die Möglichkeit eines Unfalls auch für den Fall nahelegen, dass der Verkehrsteilnehmer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hat. Dies sind insbesondere Stellen, an denen Fahrzeuge erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder sonst ihre Fahrtrichtung oder Geschwindigkeit ändern müssen, was bei Glätte zur Unkontrollierbarkeit des Fahrzeuges führen kann (z. B. scharfe, unübersichtliche Kurven, Gefälle, auffallende Verengungen, Straßenkreuzungen, Einmündungen usw.). Wenn der Verkehrsteilnehmer jedoch die Möglichkeit hat, sich durch besondere Fahrweise darauf einzustellen, besteht eine Räum- und Streupflicht schon mangels Gefährlichkeit der Stelle nicht.
Verkehrswichtig sind vornehmlich verkehrsreiche Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und städtische Hauptverkehrsstraßen. Es können jedoch auch einfache Straßen verkehrswichtig sein, wenn sie die einzige Verbindung zum Straßennetz darstellen und wenn ein großer Personenkreis sie nutzt (z. B. Erschließungsstraßen zu Neubau- und Gewerbegebieten). Bei Straßenkreuzungen muss so weit vor dem Kreuzungsbereich



gestreut werden, dass Kraftfahrer noch rechtzeitig anhalten können. Für Parkplätze hat die Rechtsprechung lediglich zum Schutze des Fußgängerverkehrs Sicherungspflichten angenommen. Dagegen muss wegen der dort üblicherweise eingehaltenen geringen Fahrgeschwindigkeit, die bereits eine Gefährlichkeit im Regelfall (außer bei erheblichem Gefälle) ausschließt, für den Fahrzeugverkehr nicht gestreut werden.

In einem Fall des LG Stuttgart (BWGZ 18/95, S. 532/4) fuhr der Kläger mit seinem Pkw gegen einen anderen Pkw. Dabei entstand an beiden Fahrzeugen Sachschaden. Bei der „Unfallstraße“ handelt es sich um eine unbedeutende Nebenstraße mit geringem Verkehrsaufkommen, die zudem völlig eben ist. Der Kläger ist der Ansicht, dass ihm die betreffende Gemeinde den Schaden zu ersetzen habe. Zu dem Unfall sei es gekommen, weil die Gemeinde ihrer Streupflicht nicht nachgekommen sei. Die Klage wurde nach § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG abgewiesen. Die Gemeinde hat nicht gegen ihre Verkehrssicherungspflicht verstoßen, da maßgebend die örtlichen Verhältnisse, die Art und Wichtigkeit des Verkehrsweges, die Verkehrsstärke, die Leistungsfähigkeit des Streupflichtigen und die Zumutbarkeit sind. Die Gemeinde konnte nicht alle Straßen gleichzeitig bestreuen. Sie ist vielmehr verpflichtet, die wichtigsten und gefährlichsten Straßen zuerst zu bestreuen.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaft

Die Räum- und Streupflicht besteht hier nur ausnahmsweise, und zwar nur bei Straßen, die als verkehrswichtig und zugleich besonders gefährlich zu qualifizieren sind. Von besonders gefährlichen Stellen ist dann die Rede, wenn selbst ein besonders sorgfältiger Kraftfahrer die Gefahr nicht mehr meistern oder erkennen kann und wo Anlage oder Zustand der Straße die Bildung von Glatteis begünstigen oder seine Wirkung erhöhen (z. B. Steilstrecken, nicht erkennbare Brücken, Schneisen in Waldgebieten, ...).

In einem Fall, mit dem sich das LG Stuttgart (BWGZ 18/95, S. 532/3) zu befassen hatte, fuhr der Kläger mit seinem Pkw auf der Straße ortseinwärts. Die Strecke hat ein Gefälle von ca. 4 %; es handelt sich um eine stark befahrene Verbindungsstraße. Die Straße war eisglatt und nicht gestreut. Der Kläger musste sein Fahrzeug wegen eines auf der Fahrbahn geparkten Kleinbusses zwangsweise abbremsen bzw. dem Hindernis ausweichen. Hierbei rutschte der Kläger auf die Gegenfahrbahn und stieß dort mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammen.
Die Klage ist nur teilweise begründet:
Die Gemeinde ist gemäß §§ 10 und 49a Bbg StrG i. V. m. § 839 BGB zum Schadenersatz verpflichtet. Die Straße ist im Streuplan als „besondere Gefahrenstelle“ gekennzeichnet. Sie steht in der Reihenfolge von 24 zu streuenden Straßen an 2. Stelle.
An eine derartige Einstufung ist die Kommune gebunden (insoweit Mindermeinung, siehe unten). Dem Kläger fällt jedoch ein erhebliches Mitverschulden zur Last. Jeder Verkehrsteilnehmer muss sich darauf einstellen, dass bei winterlichen Witterungsverhältnissen mit Glätte zu rechnen ist.
Nach Zeugenaussagen hätte ein Unfall bei noch vorsichtigerer Fahrweise vermieden werden können. Die Gefahr wäre für den Kläger erkennbar gewesen. Pkw-Fahrer haben bei winterlichen Witterungsverhältnissen hohen Anforderungen zu genügen. Angesichts dessen hält das Gericht unter Würdigung der Gesamtumstände einen Mitverschuldensanteil des Klägers von zwei Drittel für angemessen.

Durch die freiwillige Übernahme von Streumaßnahmen wird eine Räum- und Streupflicht nicht begründet (OLG Zweibrücken, Urteil vom 29.01.1988, AZ: 1 U 91/87), auch der bloße Umstand allein, dass eine Straße in einen Streuplan mit aufgenommen wurde, kann eine Kommune nicht zur Durchführung von Räum- und Streumaßnahmen verpflichten, wenn tatsächlich die Voraussetzungen hierfür nicht bestehen. Es besteht daher kein Vertrauensschutz dahingehend anzunehmen, dass, wenn in Wohngebieten bisher auch Nebenstraßen geräumt und gestreut wurden, dies auch in Zukunft uneingeschränkt geschieht. (So auch OLG Brandenburg, BADK-Information Heft IV/96, S. 133; im Gegensatz dazu OLG Karlsruhe, AZ 10 U 160/88, und LG Stuttgart, AZ 17 U 52/94: die Kommune ist an die Einstufung des Streuplanes gebunden – siehe Beispielfall.)

Streupflicht für Fußgänger

Innerhalb der geschlossenen Ortschaft

Zum Schutze des Fußgängerverkehrs sind an die Streupflicht strenge Anforderungen zu stellen. Hier müssen insbesondere Gehwege und Gehbahnen, soweit auf diesen ein nicht unbedeutender Verkehr stattfindet, bei Glätte bestreut und geräumt werden. Gehwege sind die nur für den Fußgängerverkehr bestimmten öffentlichen Straßen. Gehbahnen dagegen die mit den angrenzenden Grundstücken gleichlaufenden, für den Fußgängerverkehr erforderlichen Teile der Fahrbahn. Es genügt das Streuen eines Streifens in einer Breite, die es zwei Fußgängern gestattet, vorsichtig aneinander vorbeizugehen. Des Weiteren müssen die Straßen und Wege gesichert werden, die belebt sind, z. B. über die Fahrbahnen führende unentbehrliche Fußgängerwege. Unter belebten und unentbehrlichen Fußgängerüberwegen sind durch Ampelanlagen gesicherte Überwege etc. zu verstehen. Ebenso verhält es sich mit Parkplätzen, Bushaltestellen, Fußgängerzonen, die belebt und unentbehrlich sind. Soweit es um die Sicherung von Örtlichkeiten geht, an denen – wie vor Bahnhöfen und an Haltestellen – regelmäßig oder zu bestimmten Zeiten starker Fußgängerverkehr herrscht, kann den Pflichtigen eine gesteigerte Sicherungspflicht treffen. Wenig benutzte Fußwege am Ortsrand brauchen im Allgemeinen nicht gestreut werden.

Gemäß § 49 Abs. 5 Straßengesetz Brandenburg kann die Räum- und Streupflicht für Gehwege durch Satzung den Straßenanliegern ganz oder teilweise auferlegt werden. Die Übertragung der Pflichten muss eindeutig sein, d. h. der Anlieger muss aus der Satzung genau erkennen können, dass gerade er verantwortlich ist und auf welchen Bereich sich seine Pflicht bezieht. Der Kommune bleibt danach, die Ausübung der übertragenen Verpflichtung durch die Anlieger wirksam zu überwachen. Unklarheiten wirken sich stets zu Lasten der Kommunen aus. Ist die Kommune jedoch selbst Grundstücksanlieger, besteht ihre Räum- und Streupflicht in gleichem Maße, wie die der anderen Anlieger, die diese Verpflichtung durch Satzung oder Verordnung auferlegt bekamen. Wenn die Kommune die sich selbst übertragenen Pflichten nicht ordnungsgemäß erfüllt, haftet sie dann nicht mehr nach § 839 BGB wegen Amtspflichtverletzung, sondern wie eine Privatperson nach § 823 BGB.

In einem Fall, den das LG Ravensburg (BWGZ 18/95, S. 543/23) zu entscheiden hatte, hat der Kläger nach einer Faschingsveranstaltung gegen 2:30 Uhr die Gemeindehalle verlassen. Er stürzte und verlangt nun Schadenersatz wegen der Folgen des Unfalles. Der Kläger wirft der Kommune vor, sie sei ihrer Streupflicht auf dem zwischen Halle und Parkplatz sich hinziehenden Fußweg nicht ausreichend nachgekommen. Die Gemeinde hatte der Landjugend seinerzeit die Halle überlassen. Gegen 22:00 Uhr setzte der Schnellfall ein. Als der Kläger gegen 2:30 Uhr die Festhalle verließ und zum Parkplatz ging, hatten andere Personen in einem etwas abfallenden Bereich des Fußweges den Schnee bereits niedergetreten. Die Klage ist überwiegend begründet, weil der Kläger nachgewiesen hat, dass die Gemeinde nicht im ausreichenden Umfang gestreut hat. Allerdings muss der Kläger sich mit einem Schmerzensgeld in der Höhe von DM 2.500 zufriedengeben.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaft

Soweit ersichtlich, wird hier keine Sicherungspflicht für den Fußgängerverkehr gefordert. Dies trifft für Fußwege zu, die entfernt voneinander liegende Ortschaften verbinden oder zu weit abgelegenen Anwesen führen. Wenn es sich jedoch um

Gehbahnen handelt, die einzelne Ortsteile verbinden und nur streckenweise über unbebautes Gebiet führen, so muss, wenn eine Verkehrsbedeutung zu bejahen ist und die Enden der Ortsteile nicht allzuweit auseinanderliegen, eine Streupflicht bejaht werden. Die Räum- und Streupflicht kann auf öffentlichen Straßen außerhalb der geschlossenen Ortschaft nicht auf die Anlieger abgewälzt werden, da die Straßen- und Wegegesetze der Länder hierfür keine Grundlage bieten.

Das OLG Zweibrücken (BWGZ 18/95 S. 546/28) musste sich mit einem Fall befassen, bei dem die Ehefrau des Klägers auf dem – außerorts gelegenen – parallel zur Landstraße führenden schneebedeckten Rad- und Gehweg, der nicht gestreut war, stürzte und sich einen Oberschenkelhalsbruch zuzog.
Ihre Schadenersatz- und Schmerzensgeldforderungen wurden abgewiesen, da an der Unfallstelle keine Streupflicht bestand. Auf Straßen und Wegen außerhalb der geschlossenen Ortschaft besteht nur für den Fahrzeugverkehr an besonders gefährlichen Stellen eine Räum- und Streupflicht, nicht jedoch zugunsten des Fußgängers oder gar auf Gehwegen.

Sonstiges

Die Streupflicht, die ursprünglich ausschließlich für diese Art der Straßennutzung entwickelt worden war, muss – auch unter dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit – für den gehenden Verkehr insgesamt strenger bemessen werden. Eine völlige Gefahrlosigkeit kann allerdings auch hier nicht gefordert werden. Aufgabe der Streupflicht kann es nicht sein, einen Fußgänger vor jeder Möglichkeit des Ausgleitens zu schützen. Der Fußgänger selbst muss die erforderliche Vorsicht walten lassen, um Unfälle durch Ausgleiten zu vermeiden. Welche Anforderungen hier im Einzelfall zumutbar sind, ist nicht allgemein geregelt.

Organisation

Streuplan

Eine fehlerhafte Organisation des Winterdienstes führt zur Haftung wegen Organisationsverschuldens. Die Kommunen sind daher verpflichtet, ihren Winterdienst sinnvoll und planmäßig zu gestalten, damit die vorhandenen Mittel bestmöglich eingesetzt werden können. Deshalb ist in größeren Ortschaften ein Streuplan aufzustellen, in dem die zu befahrenden Straßen im Einzelnen aufzuführen sind und in dem auch festzulegen ist, welche Stellen vorrangig zu sichern sind.

Zur praktischen Durchführung müssen die Gemeindebezirke in Streubezirke aufgeteilt werden und diese wiederum unterteilt in verkehrswichtige Straßen nach Dringlichkeitsstufen. Ferner muss der Streuplan die Fahrzeuge und Gerätschaften, die in den jeweiligen Streubezirken zum Einsatz kommen, genau erfassen. Ebenso verhält es sich mit den Ersatzfahrzeugen, dem Streumaterial und den Lagerplätzen. Im personellen Bereich muss der Plan die Festlegung der Verantwortlichen enthalten, die Zuordnung der Arbeiter zu den einzelnen Streubezirken, ihre Vertretung, die Bestimmung des Einsatzleiters in den Bezirken etc. Besonders wichtig ist die Prüfung der tatsächlichen örtlichen Verkehrsverhältnisse und Bedürfnisse, denn eine veränderte Verkehrslage (z. B. Veränderung des Verkehrsflusses, geänderte Fußgängerwege, neue Bushaltestellen, ...) kann eine Änderung des Streuplanes erfordern. Ist der Streuplan nicht auf dem neuesten

Stand, wenn in den genannten Beispielfällen keine Änderung durchgeführt wurde, kann dies zu einer Ersatzpflicht der Kommune nach Amtshaftungsgrundsätzen führen.

Aus Beweisgründen sollte die Kommune ein Streubuch führen, in dem die vorgesehenen Kontrollen, Wettervorhersagen, Zeitpunkt und Dauer usw. vermerkt und durch die Unterschrift des zuständigen Bediensteten bestätigt werden.

Beginn und Ende des Dienstes

In zeitlicher Hinsicht muss der Streudienst so eingerichtet werden, dass die Verkehrsflächen bereits für den Haupt- und Berufsverkehr abgesichert sind. Mit dem Streuen und Räumen ist so rechtzeitig zu beginnen, dass alle zu sichernden Strecken werktags zwischen 7 und 8 Uhr bereits ausreichend behandelt sind (vor 7 Uhr besteht eine Streupflicht nur bei außergewöhnlichen Umständen, z. B. Schichtwechsel von Großbetrieben). An Sonn- und Feiertagen wird erfahrungsgemäß erst später mit dem Einsetzen der tagesüblichen Verkehrsstärke gerechnet. Der Beginn verschiebt sich an solchen Tagen auf 8 Uhr. Die Maßnahmen sind so oft zu wiederholen, bis verkehrswichtige und gefährliche Stellen eis- und schneefrei sind, denn das Streugut kann seine Wirkung verlieren. Nach Ende der Streupflicht ist die Kommune nicht mehr für einen Unfall haftbar, da zu diesem Zeitpunkt eine Glätte auch infolge zwischenzeitlicher Witterungseinflüsse trotz vorheriger ausreichender Sicherungsmaßnahmen eingetreten sein kann. Es gibt jedoch auch Ausnahmefälle, wenn der Kommune bekannt ist, dass etwa Großveranstaltungen stattfinden, weshalb auch spät abends noch mit erheblichem Fußgängerverkehr zu rechnen ist (OLG München, OL-GRpM 1995, 244, oder OLG NR, AZ 4 U 2809/95) oder wenn die Kommune einen zusätzlichen besonderen Verkehr eröffnet hat (z. B. Veranstaltungen, auch wenn es sich um Veranstaltungen Dritter handelt, die die Kommune in ihren Räumen zulässt.). Auch wer nach dem zeitlichen Ende der Streupflicht einen Unfall erleidet, kann den Streupflichtigen zur Verantwortung ziehen, wenn nachgewiesen werden kann, dass bei Vornahme der Streuung innerhalb der zeitlichen Grenzen der Unfall hätte vermieden werden können. Dies gilt jedoch nur für einen angemessenen Zeitraum nach Ende der Streupflicht (Nachwirkungszeitraum). Es besteht keine Räum- und Streupflicht bei anhaltendem Schneefall oder bei Eisregen.

Ein vorbeugendes Streuen wird in der Regel nicht verlangt. Es sei denn, dass sich die Witterungsverhältnisse deutlich abzeichnen und das Auftreten von Glätte mit hoher Wahrscheinlichkeit bevorsteht.

Streumittel

Dem Pflichtigen steht es grundsätzlich frei, welche Mittel er zum Streuen verwendet. Die Hauptaufgabe besteht darin, das Material so zu wählen, dass die erforderliche Verkehrssicherheit erreicht wird (z. B. Streusalz, Splitt, Sand, Asche, ...). Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass die einzelnen Streumittel auch Nachteile aufweisen können. Bei Streusalz z. B. sind die daraus resultierenden ökologischen Schäden, die nicht unerheblich sind, abzuschätzen. Es muss darum eine Abwägung zwischen der Gefahrensituation und der Umweltbelastung erfolgen. In Extremsituationen kann man beispielsweise auf die Verwendung von Streusalz nicht verzichten, d. h. es muss Streusalz verwendet werden, wenn die Gefahr anders nicht beseitigt werden kann. Streumittel, die angesichts der Witterungsverhältnisse wirkungslos bleiben,

dürfen nicht verwendet werden (z. B. Verwendung von Steinsalz bei Temperaturen unter minus 10 Grad Celsius). Die Verantwortlichen müssen dafür sorgen, dass das erforderliche Streumaterial zur Verfügung steht und dass eine genaue Regelung und Anweisung des Räum- und Streupersonals erfolgt.

Umfang der Ersatzpflicht

Grenzen der Leistungspflicht

Steht fest, dass die Streupflicht nach § 839 oder § 823 BGB verletzt wurde, so hat die betreffende Kommune dem Dritten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Fällt der Kommune im Rahmen des § 839 Satz 2 BGB nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann sie nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Die über den § 823 BGB geschützten Rechtsgüter sind Freiheit, Leben, Körper, Gesundheit, Eigentum und über § 839 BGB zusätzlich das Vermögen. Für den Bereich der Personenschäden regeln die §§ 842 – 845 BGB spezielle Schadensfolgen. Nach § 253 BGB orientiert sich das den Verletzten hauptsächlich interessierende Schmerzensgeld.

Einwendungen

Man darf den § 254 BGB nicht außer Acht lassen, der lautet:

„Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist.“

Bei einem Mitverschulden ist besonders darauf zu achten, ob die Gefahr erkennbar bzw. vermeidbar war. Auch bei vertraglicher Abwälzung der Sicherungspflicht wird man bei einem Unfall die Kommune oder den Eigentümer haftbar machen, da sie zur Überwachung verpflichtet sind. Ein Unfall würde in so einem Fall aus einer Verletzung der Überwachungspflicht resultieren. Der Geschädigte muss sich den Einwand gefallen lassen, dass er die Gefahr hätte erkennen und sich entsprechend darauf einrichten können, da es oft kein Zufall sein kann, dass die weitaus überwiegende Zahl der Verkehrsteilnehmer zur selben Zeit die Strecke ohne Schaden benutzen konnte. Weiter wäre zu prüfen, ob der Geschädigte mit seinem persönlichen Verhalten den Unfall provoziert hat (zu schnelles Gehen auf glattem Gehweg mit falschem Schuhwerk, Tragen eines schweren Gegenstandes, der das Gleichgewicht beeinflusst ...).
Dies ist von Amts wegen zu berücksichtigen.

Beweislast

Der Geschädigte muss die Umstände, die zum Unfall geführt haben, beweisen. Grundsätzlich gilt: Jeder muss das beweisen, was für ihn günstig ist. So z. B. die bestehende Wetter- und Straßenlage und die daraus resultierenden Sicherungsmaßnahmen. Weiter muss er beweisen, dass diese Arbeiten nicht durchgeführt wurden und dies für den Unfall ursächlich war. Die Kommune muss ihre Unschuld darlegen, indem sie z. B. auf eine besondere Ausnahmelage, wie wirkungsloses Streuen infolge starken Schneefalls, verweist. Weiter muss sie belegen, zu welchem Zeitpunkt sie gestreut hat und welche Streumittel sie verwendet hat. Dazu muss die Kommune Streupläne und Streuprotokolle vorlegen, sonst droht die Annahme des Anscheinsbeweises bis hin zur Beweislastumkehr. Ein Unfall kann auch nicht automatisch auf eine mangelnde örtliche Sicherung zurückzuführen sein, da der Winterdienst eine Glättegefahr nie völlig ausschließen kann. Steht dagegen eine objektive Verletzung der Streupflicht fest, so spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Unfall bei ausreichender Sicherung vermieden worden wäre. Der Geschädigte muss auch beweisen, dass sich der Unfall innerhalb des zeitlichen Rahmens der Streupflicht ereignet hat.

Quelle: BGV-Mitteilungen 4/2010, Ralf Krepper – Badischer Gemeinde-Versicherungsverband

Schneeflöckchen Weißröckchen, wenn Du kommst geschneit, seien Streumittel und Besen bereit

Sicher ist, dass der Winter den Herbst als Jahreszeit ablösen wird. Für viele Haushaltungen stellt sich dann wieder die Einhaltung oder wirksame Übertragung der Räum- und Streupflicht als Herausforderung dar. Ob und woraus gesetzlicher Unfallversicherungsschutz besteht, wenn ein Dritter beim Schneeräumen oder abstumpfenden Streuen zugunsten eines fremden Haushaltes zu Schaden kommt, wird für eine besondere Konstellation durch die Entscheidung des BSG vom 13.09.2005, B 2 U 6/05 R, beantwortet.

Dem lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die verletzte Klägerin bewohnt in einem Miethaus mit insgesamt 3 Parteien die Erdgeschosswohnung. Nach dem Mietvertrag und den ergänzenden Bestimmungen der Hausordnung sind die Mieter im wöchentlichen Wechsel verpflichtet, Schnee und Eis vom Bürgersteig, dem Hauseingang und der Hauseingangstreppe sowie durch Schnee und Eis entstandene Glätte durch Ausstreuen von Sand, Salz oder anderen geeigneten Mitteln zu beseitigen.
An einem Februartag, als eigentlich die Mieterin M der Dachgeschosswohnung für den Räum- und Streudienst zuständig war, stürzte die Klägerin gegen 10.00 Uhr beim Schneeräumen und zog sich einen Bruch des linken Unterarmes mit Gelenkbeteiligung zu. Die Klägerin war zuvor von M aufgefordert worden, sie anzurufen, wenn es schneie; sie war jedoch nicht gebeten worden, für die M selbst die Schneeräumpflicht zu übernehmen.

Der beklagte Unfallversicherungsverband verneinte Versicherungsschutz unter dem Gesichtspunkt einer „Wie-Beschäftigung“ für den Haushalt der M nach § 2 Abs. 2 S. 1 SGB VII ebenso wie den Hilfeleistungstatbestand gem. § 2 Abs. 1 Nr. 13 a SGB VII.

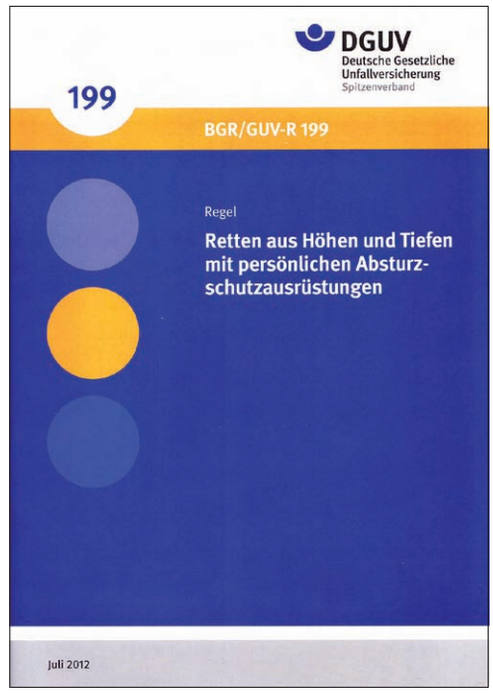
Das Sozialgericht dagegen erkannte Versicherungsschutz an, woraufhin auf die Berufung des Unfallversicherungsverbandes das Urteil aufgehoben wurde, da ein normaler Schneefall mit nachfolgender Schneeglätte keine gemeine Gefahr oder gemeine Not begründe und der Versicherungsschutz auch nicht als „Wie-Beschäftigte“ erfolgen könne. Schließlich habe die Klägerin ohne jegliche Aufforderung durch M bzw. auch des Vermieters zu einer selbstbestimmten Zeit aus eigenem Antrieb den Schnee begonnen zu räumen.

Das Bundessozialgericht bestätigte diese Auffassung und führte zu den Versicherungsschutz aus § 2 Abs. 2 S. 1 SGB VII nur kurz aus (zu 1.), zu demjenigen aus § 2 Abs.1 Nr.13a SGB VII jedoch grundlegend (zu 2.).

(Zu1.) Als fremdes Unternehmen komme hier nur der Haushalt der Mieterin M der Dachgeschosswohnung in Betracht, da die Vermieterin die ihr obliegende Verpflichtung wirksam auf die Mieter übertragen habe. Soweit M aber geäußert habe, sie wolle lediglich informiert werden über einsetzenden Schneefall, könne nicht davon ausgegangen werden, dass das durchgeführte Schneeräumen dem wirklichen oder mutmaßlichen Willen der M entsprochen habe.
(Zu 2.) Vorliegend komme daher für den Versicherungsschutz nur eine gemeine Gefahr als Tatbestandsalternative des § 2 Abs. 1 Nr. 13a SGB VII in Betracht; dies sei eine Gefahrenlage für die Allgemeinheit oder eine unbestimmte Anzahl von Personen, denen das Risiko eines Gesundheitsschadenseintritts wahrscheinlich drohe.
Konkretisierend führt das BSG aus, dass man nunmehr unter einer gemeinen Gefahr einen Zustand verstehe, bei dem wegen einer ungewöhnlichen Gefahrenlage ohne sofortiges Eingreifen eine erhebliche Schädigung von Personen oder bedeutende Sachwerten unmittelbar droht.
Bei Schneeglätte auf einem Gehweg, Zugängen zum Haus könne nicht von einer gemeinen Gefahr gesprochen werden, die für Verkehrsteilnehmer, insb. auch für Fußgänger, ein erhöhtes Unfallrisiko bildet. Gerade Fußgänger könnten sich eine angepasste Gehweise zulegen. Eine Extremwetterlage mit unvorhersehbaren Gefahren, die Personen unmittelbar mit einem körperlichen Schaden bedroht und Dritte daher zu einer sofortigen Handlung veranlassen könnten, habe nicht vorgelegen. (Für den Hausmeister einer Schule mit Treppenabgängen zum Hof wird man dies vor dem Klingelzeichen zur Pause oder Schulschluss beim Hinausströmen von Massen an Schülern auch bei normaler Schneeglätte wohl schon anders beurteilen müssen). Wenn der Handelnde - hier die Klägerin - dies in Verkennung der tatsächlichen Gegebenheiten angenommen habe, begründe eine solche Handlungstendenz dennoch nicht den Versicherungsschutz, weil objektive Umstände tatsächlich fehlten.

Neue Schriften im Regelwerk

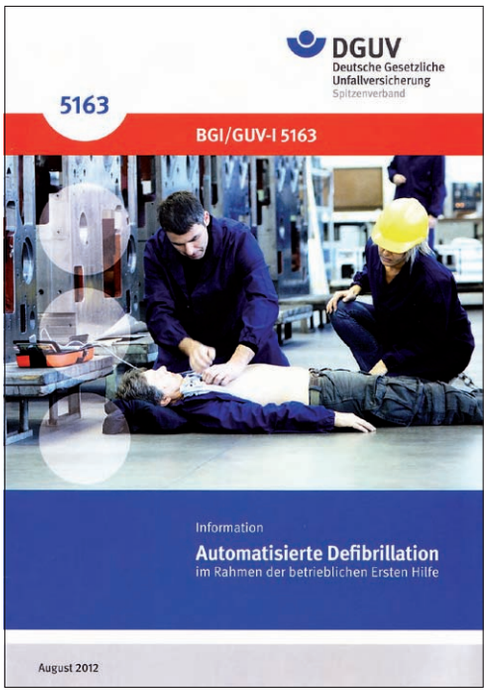
BGI/GUV-I 829
Information
Handbuch zur Ersten Hilfe



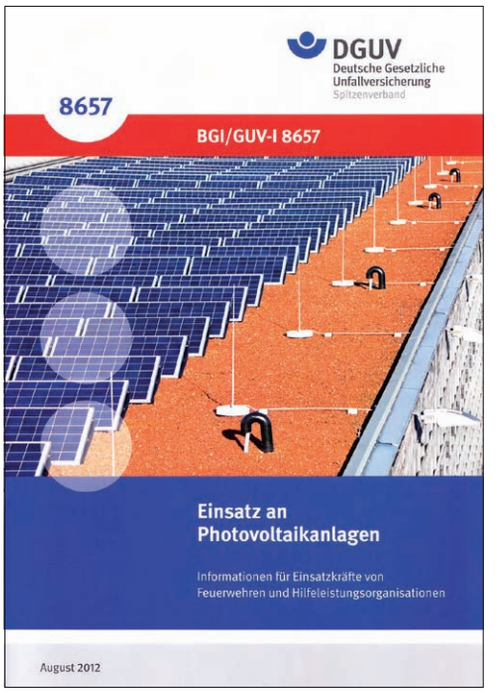
BGI/GUV-R 199
Regel
Retten aus Höhen und Tiefen mit persönlichen Absturzschutzausrüstungen

BGI/GUV-I 8763
Information
Psychische Belastungen im Straßenbetrieb und Straßenunterhalt

BGI/GUV-I 8704
Information
Belastungen und Gefährdungen mobiler IKT-gestützter Arbeit im Außendienst moderner Servicetechnik



BGI/GUV-I 5163
Information
Automatisierte Defibrillation



BGI/GUV-I 8657
Information
Einsatz an Photovoltaikanlagen

BGI/GUV-I 590
Information
Sichere Beförderung von Flüssiggasflaschen und Druckgaspackungen mit Fahrzeugen auf der Straße

Die Unfallkasse Brandenburg und die Feuerwehr-Unfallkasse Brandenburg wünschen allen Mitgliedern und Versicherten:

Ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes Neues Jahr 2013!

Stopp
den
Unfall