

Besetzung von Winterdienstfahrzeugen mit Beifahrer

Die Straßenunterhaltung teilt sich auf in den sogenannten Sommerdienst und den Winterdienst und fasst alle Maßnahmen zusammen, die notwendig sind, um Straßen und Verkehrsflächen sowie deren Straßenausstattungen und -einrichtungen zu warten, zu pflegen und dauerhaft instand zu halten.



Quelle: Straßen.NRW

Der Winterdienst, auch Räum- und Streudienst genannt, beinhaltet u. a. alle Maßnahmen, die dazu dienen, auch unter winterlichen Witterungsverhältnissen die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss sicherzustellen oder zu verbessern. Zum Winterdienst gehören insbesondere:

- das Beseitigen von größeren Ansammlungen von Schnee, Schneeverwehungen oder Eis mit Hilfe von Spezialgeräten auf Straßen- und Verkehrsflächen,
- das Ausbringen von auftauenden oder abstumpfenden Stoffen auf Fahrbahnen und Gehwegen,
- das Schneeräumen von Hand oder mit kraftbetriebenen Schneepflügen.

Für den Winterdienst werden Lastkraftwagen und Geräteträger eingesetzt, an denen beispielsweise Schneepflüge oder Streugeräte an- bzw. aufgebaut sind.

Beschäftigte im Winterdiensteinsatz sind hauptsächlich durch den Straßenverkehr, durch Lärmbelastung sowie bei der Störungsbeseitigung an Winterdienstgeräten gefährdet. Hinzu treten für den Fahrzeugführer weitere Gefährdungen durch Dunkelheit, schlechte Witterungsverhältnisse und Spiegelungen durch Lichtreflexionen auf.

Rechtliche Grundlagen

In Zeiten finanzieller Einsparungen im Haushalt öffentlicher Kassen gewinnen Überlegungen zum Personalabbau zunehmend an Bedeutung. In diesem Zusammenhang werden die gesetzlichen Unfallversicherungsträger immer wieder zu Stellungnahmen aufgefordert, ob Winterdienstfahrzeuge im Einsatz mit einem Beifahrer besetzt sein müssen. Zu dieser Problematik vertritt die DGUV-Fachgruppe „Verkehr“ folgende Meinung:

Derzeit gibt es keine verbindliche Vorschrift, die einen Unternehmer verpflichtet, Winterdienstfahrzeuge mit einem Beifahrer zu besetzen.

Einige Vorschriften enthalten jedoch Aussagen, wann ein Einweiser notwendig werden kann, z. B.:

- § 9 Abs. 5 STVO: Beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Wenden und beim Rückwärtsfahren muss sich der Fahrzeugführer darüber hinaus so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen.
- § 10 STVO: Wer aus einem Grundstück, aus einem Fußgängerbereich, aus einem verkehrsberuhigten Bereich auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen.
- § 46 Abs. 1 UVV „Fahrzeuge“ (GUV-VD 29): Der Fahrzeugführer darf nur rückwärtsfahren oder zurücksetzen, wenn sichergestellt ist, dass Personen nicht gefährdet werden. Kann dies nicht sichergestellt werden, hat er sich durch einen Einweiser einweisen zu lassen.

Ob und wann in den zitierten bzw. in anderen Situationen ein Beifahrer einzusetzen ist, muss im Einzelfall entschieden werden. Dabei sind die örtlichen und topographischen Verhältnisse, die Art und der Umfang der verwendeten und eingesetzten Geräte sowie die üblicherweise vorherrschenden Verkehrsverhältnisse zu berücksichtigen.

Praxisbeispiele

Im Folgenden werden Beispiele aufgelistet, in denen die Mitnahme eines Beifahrers angezeigt erscheint:

- **Einsatz der Winterdienstfahrzeuge in dicht bebauten Gebieten mit engen oder unübersichtlichen Straßen.**
Der Beifahrer wird zum Einweisen beim Rückwärtsfahren und Einfahren in vorfahrtsberechtigten Straßen benötigt (Unübersichtlichkeit bei großen Frontschneepflügen).
- **Einsatz der Winterdienstfahrzeuge außerhalb geschlossener Ortschaften in bergigem Gelände.**
Der Beifahrer kann den Fahrer bei der Bedienung der Geräte, beim Funksprechverkehr und beim Führen von Aufzeichnungen entlasten.
- **Einsatz der Winterdienstfahrzeuge auf Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen.**
Der Beifahrer kann für das Bewältigen von Verkehrsproblemen, wie z. B. das Einweisen beim Wenden bzw. Durchschleusen des Fahrzeuges durch Stauungen benötigt werden. Außerdem kann er den Fahrer beim Bedienen der Geräte entlasten.
- **Einsatz von Fahrzeugen mit überbreiten Schneepflügen (auch Seitenschneepflüge) in Verbindung mit großen Streugeräten.**
Der Beifahrer kann notwendig werden, wenn der Fahrer das Fahrzeug nicht mehr in allen Situationen voll überblicken und gleichzeitig die Geräte bedienen kann.
- **Unabhängig von den regionalen Bedingungen kann der Beifahrer Hilfe bei Störungsbeseitigungen an Winterdienstgeräten leisten.**
Hier sind insbesondere die Tätigkeiten bei zu Bruch gegangenen Scherbolzen, bei Verstopfungen an Schneefräsen bzw. Verstopfungen in Streugeräten zu nennen. Auch beim Auflegen von Gleitschutzketten bei glatten Straßenverhältnissen und beim Befreien der Geräte von Vereisungen während des Einsatzes kann der Fahrzeugführer auf die Hilfe des Beifahrers angewiesen sein.

Der Fahrer eines Winterdienstfahrzeuges trägt während der Einsatzfahrt allein die Verantwortung dafür, wenn er unmittelbar oder mittelbar Verkehrsunfälle mit anderen Verkehrsteilnehmern verursacht. Im Rahmen seiner Fürsorgepflicht soll deshalb der Unternehmer den Fahrer in kritischen Fällen, wie in den Ausführungen beispielhaft aufgeführt, durch einen Beifahrer unterstützen.

Es ist deshalb notwendig, für die jeweilige Einsatzfahrt im Einzelfall zu entscheiden, ob eine Besetzung der Fahrzeuge mit einem Beifahrer angezeigt ist. Dies bedeutet, dass weder eine Einpersonen-Besetzung noch die Besetzung mit einem Beifahrer als Regelfall empfohlen wird.

Eine verbindliche Vorgabe von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern kann in dieser Sache nicht erfolgen, weil hier in erster Linie Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung berührt sind, deren Interpretation und Überwachung nicht Aufgabe der Unfallversicherungsträger ist.

Gefährdungsbeurteilung

Seitens der gesetzlichen Unfallversicherungsträger ist jedoch auf die Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) zu achten. Gemäß § 4 ArbSchG besteht für den Arbeitgeber u. a. die Verpflichtung, die Arbeit sowie die Arbeitsabläufe so zu gestalten, dass eine Gefährdung für Leben und Gesundheit möglichst vermieden und die verbleibende Gefährdung möglichst gering gehalten wird. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen hat der Arbeitgeber im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung nach § 5 ArbSchG zu ermitteln und festzulegen. Im konkreten Fall bedeutet dies, dass bei einer Umstellung der Besetzung der Winterdienstfahrzeuge von Zweipersonen- auf Einpersonen-Besetzung die hierdurch entstehenden Gefährdungen konkret zu ermitteln und die erforderlichen Maßnahmen zu treffen sind. Im Rahmen dieser Gefährdungsbeurteilung kann z. B. ein Kriterienkatalog unter Berücksichtigung der zuvor genannten Fallkonstellationen erstellt werden, der dem verantwortlichen Vorgesetzten aufzeigt, unter welchen Voraussetzungen bei Winterdienstseinsätzen der Einsatz eines Beifahrers erforderlich bzw. entbehrlich ist.

Technische Ausstattungen an Fahrzeugen

Technische Zusatzausrüstungen an Fahrzeugen können zwar in bestimmten Fällen die Gefährdungen beim Rückwärtsfahren reduzieren, jedoch können diese Systeme einen Einweiser nicht pauschal in allen denkbaren Situationen ersetzen. Oftmals werden sogenannte Rückfahr-Kamerasysteme als vermeintlicher Ersatz für den Einsatz von Einweisern genannt. Derartige Systeme finden zwar in der Durchführungsanweisung zu § 46 Abs. 1 der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (GUV-V D29) als Möglichkeit zur Vermeidung einer Gefährdung von Versicherten Erwähnung, jedoch kann insbesondere im Winterdienstseinsatz hierin kein vollwertiger Ersatz für einen Einweiser beim Rückwärtsfahren gesehen werden. Betriebsbedingte bzw. einsatzbedingte Verschmutzungen der Kamera, Nässe, nicht einsehbare Bereiche sowie Dunkelheit zeigen u. a. die Grenzen derartiger Systeme auf. Aus diesem Grund verlangt daher die Straßenverkehrsordnung, sich erforderlichenfalls beim Rückwärtsfahren oder beim Wenden eines Einweisers zu bedienen.



Quelle: Unfallkasse NRW

Weitergehende Informationen

- Straßenverkehrsrecht mit Kommentierungen (Beck'sche Textausgaben)
- Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (GUV-VD 29)
- Arbeitsschutz beim Straßenunterhaltungsdienst (GUV-I 8569)

Autoren:

Bernd-W. Schmitt
Leiter der DGUV Fachgruppe „Verkehr“
E-Mail: b.schmitt@unfallkasse-nrw.de

Christian Fritsch
Unfallkasse NRW
E-Mail: c.fritsch@unfallkasse-nrw.de