

Verkehrssicherung in Binnenhäfen
Technische Hinweise für die Überwachung von Land- und Uferanlagen
- Empfehlung -

1 Vorbemerkungen

Land- und Uferanlagen in Binnenhäfen bedürfen einer regelmäßigen Überwachung und Überprüfung, um einen ordnungsgemäßen und reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Zudem sollen die Gefahren, die von diesen Anlagen ausgehen können, möglichst gering gehalten werden. Unter rechtlichen Gesichtspunkten wird dies als „Verkehrssicherungspflicht“ bezeichnet und umfasst eine Vielzahl von Pflichten aus verschiedenen Bereichen. Nach einhelliger Rechtsprechung kann die Verkehrssicherung nie pauschal betrachtet, sondern muss immer auf den Einzelfall bezogen beurteilt werden. Insofern kann diese Empfehlung nur eine unvollständige Aufzählung von einschlägigen Beispielen liefern und technische Hinweise ohne rechtliche Bewertung geben.

2 Gesetze, Vorschriften, Regelwerke

- 2.1 Bürgerliches Gesetzbuch (§ 823)
- 2.2 Bundeswasserstraßengesetz
- 2.3 Straßengesetze und -verordnungen
- 2.4 Eisenbahngesetze und -verordnungen
- 2.5 Haftpflichtgesetz
- 2.6 Hafenordnung
- 2.7 DIN und VDE-Vorschriften
- 2.8 Unfallverhütungsvorschriften
- 2.9 Empfehlungen und Berichte des Technischen Ausschusses Binnenhäfen (ETAB)
- 2.10 Empfehlungen des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen" der Hafenbautechnischen Gesellschaft e.V. (EAU)
- 2.11 Empfehlungen und Berichte des Ausschusses für Hafenumschlagtechnik der Hafenbautechnischen Gesellschaft e.V. (AHU)

3 Schrifttum

- **Breloer:**
Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen aus rechtlicher und fachlicher Sicht
Bernhard-Thalacker-Verlag, Braunschweig, 1996

- **Palandt:**
Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar
C.H. Beck Verlag, München
- **Schlund:**
Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichem Grund (ADAC-Handbuch)
ADAC Verlag, München, 1993

4 Allgemeines zur Verkehrssicherungspflicht

Die nachfolgend gemachten Ausführungen entstammen weitgehend dem juristischen Kommentar von Palandt zu § 823 BGB „Verkehrssicherungspflicht“. Diese Ausführungen können lediglich einen kleinen Einblick in die Vielfalt dieses Problembereiches geben. Sie verdeutlichen, dass gerade hier eine umfangreiche Einzelfallrechtsprechung existiert. Eine allgemein gültige Handlungsvorgabe kann deshalb nicht gegeben werden.

4.1 Inhalt

Als Verkehrssicherungspflicht bezeichnet man die Pflicht dessen, der eine Gefahrenquelle schafft oder unterhält, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schäden anderer zu verhindern. Dabei ist der Begriff Verkehr nicht eng zu fassen, z.B.:

- Wer Grund und Boden dem Verkehr für Menschen eröffnet, hat ihn in gefahrlosem Zustand zu halten (z.B. Straßen, Bahnanlagen, Grünanlagen, Treppen usw.).
- Wer auf einen bestehenden Verkehr einwirkt, hat die Gefahren so gering wie möglich zu halten (z.B. Teilnahme am Straßenverkehr, Baustellen, Lichtraumbeschränkung usw.).
- Wer gefährliche Gegenstände gebraucht, hat - soweit es ihm zumutbar ist - andere vor Gefahren zu bewahren (z.B. Krane, Lokomotiven, Starkstromleitungen, Gebäude usw.).
- Wer einen Gewerbebetrieb ausübt, kann daraus sich ergebende besondere Verkehrssicherungspflichten haben, insbesondere wenn andere auf die korrekte Ausübung vertrauen und es daher an eigener Sorgfalt fehlen lassen.
- Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, hat dessen Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht zu überwachen (z.B. Oberbauleitung, Übertragung der Streupflicht usw.).

4.2 Die Verkehrssicherungspflichtigen

Jeder, der in der Lage ist, über eine Sache zu verfügen, hat Gefahren, die von einer Sache drohen, tunlichst abzuwenden.

Die Verkehrssicherungspflicht obliegt nicht zwingend einer Person, sondern kann auch einer Körperschaft obliegen, die den Verkehr eröffnet hat, ihn andauern lässt und die auch imstande ist, den daraus entstehenden Gefahren zu begegnen.

Neben der durch Gesetz oder Verordnung entstehenden Verkehrssicherungspflicht (z.B. Straßenwidmung) kann auch eine durch behördliche Anordnung oder Auflagen sowie durch vertragliche Übernahme begründete Verpflichtung vorliegen.

4.3 Umfang

Der Umfang der Verkehrssicherung ergibt sich zum einen aus dem Zweck des Objekts und den daraus drohenden Gefahren, zum anderen aber auch aus der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Verpflichteten, d.h. die Gefahrenabwehr im Einzelfall braucht den Rahmen des Zumutbaren nicht zu überschreiten (z.B. Sperrung eines defekten Gleises anstatt sofortiger Reparatur).

In der Regel reicht aber ein bloßes Warnen vor Gefahren nicht aus. Der Verkehrssicherungspflichtige hat nach freiem Ermessen geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die zur Beseitigung der Gefahr bzw. zum Schutz vor ihr objektiv erforderlich sind.

Keine Verkehrssicherungspflicht besteht grundsätzlich gegenüber Personen (ausgenommen Kindern), die sich unbefugt in den Gefahrenbereich begeben, zumal dann, wenn dadurch eine untypische Gefahr entstand, die bei einem Befugten nicht eingetreten wäre. Gleiches gilt, wenn getroffene Sicherungsvorkehrungen nicht beachtet werden.

5 Einzelfälle der Überwachung und Überprüfung in Binnenhäfen

Die nachfolgende Auswahl von möglichen Fällen kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, sondern soll orientierende Hinweise zur Gefahrenvermeidung bzw. -abwehr in Binnenhäfen geben. Bei der Vielzahl einschlägiger Vorschriften und Regelwerke kann nur eine beschränkte Anzahl aufgeführt werden (zur Verkehrssicherheit in den Hafengewässern siehe E 1 der ETAB).

5.1 Uferauffassungen

Zu den Uferbauwerken gehören Kaimauern und verbaute Uferböschungen mit Festmachereinrichtungen, Treppen, Steigeleitern, Verkehrszeichen, Absturzsicherungen usw.

Die Anlagen müssen standfest und betriebssicher erhalten werden. Dazu sind sie regelmäßig zu überprüfen bzw. zu überwachen. Hierbei ist insbesondere zu achten auf:

- Schadhafte Veränderungen an Bauwerken wie
 - auffallende Verformungen, Risse und Brüche
 - erhebliche Materialschwächungen durch Rost oder Abnutzung
 - Freiliegen von Bewehrung bei Stahlbetonbauten
 - Geländeabsenkungen hinter Kaimauern
 - Pflasterausbrüche und Senkungen bei Böschungen
 - morsche Holzteile
- Beschädigungen oder Zerstörungen im Betrieb
 - durch Schiffsanprall oder -antriebe (z.B. Auskolkungen)
 - durch statisch und räumlich nicht vorgesehene Belastungen (z.B. Trossenzug)
 - durch Verwitterung oder Diebstahl von Verkehrszeichen
- sichere Benutzbarkeit der begehbaren Anlagenteile infolge von
 - Eis und Schnee
 - Verunreinigung durch Ladungsreste

- Funktionsfähigkeit der Ufereinrichtungen
 - Festmacheeinrichtungen (Poller, Halteringe)
 - Treppen
 - Steigeleitern
 - Geländer

In Bereichen mit starkem Schiffsbetrieb ist die Hafensohle vor senkrechten und geböschten Uferbauwerken regelmäßig auf Auskolkungen zu überprüfen. Bei besonders niedrigen Wasserständen empfiehlt es sich, eine Untersuchung der sonst nicht einsehbaren Teile der Uferbauwerke zu veranlassen.

Wo die Schadensursache nicht offen zutage tritt, ist in jedem Fall eine genaue Ursachenermittlung durchzuführen.

Bauliche und betriebliche Hinweise enthalten die einschlägigen Empfehlungen der ETAB und eine Reihe von Empfehlungen des Arbeitsausschusses "Ufereinfassung" (EAU).

5.2 Kranbahnen

Die Kontrolle der Stand- und Betriebssicherheit von Kranbahnen erstreckt sich insbesondere auf:

- Abweichungen von der Solllage
- Abnutzung und Korrosion der Schienen
- Schienenbrüche
- Zustand der Befestigungsmittel
- Zustand von Schwellen und Unterbau
- Funktion des Potentialausgleichs
- Wirksamkeit der Endpuffer und Endschalter
- Verunreinigung

Bauliche und betriebliche Hinweise finden sich u.a. in entsprechenden Empfehlungen (AHU, EAU und ETAB) sowie in den Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere VBG 1, VBG 11 und VBG 11a.

5.3 Umschlaganlagen

Neben Hafenkranen sind Saug- und Pumpenanlagen, Gurtförderer, Rutschen, Trichter, Flurfördermittel, Schüttgossen usw. im Einsatz. Einer besonderen Überwachung unterliegen Anlagen zum Umschlag von Gefahrgütern.

Die Überprüfungen erstrecken sich z.B. auf

- die Funktion der Anzeige-, Warn- und Sicherheitseinrichtungen
 - Abtreiben durch Wind
 - Überlastungssicherungen, Not- und Endschalter
 - optische und akustische Warnanlagen
 - Bremsen
 - Ölsperren
- den Zustand von Verschleißteilen
 - Seile und Anschlagmittel
 - Spreader und Greifer
 - Treppen, Leitern, Laufstege

- Förderschnecken, Transportbänder
- Korrosion an Tragwerken
- das Freihalten der Sicherheitszonen
 - Lichtraumprofil
 - Sicherheitsabstände bei Gefahrgut
 - Fluchtwege
- die Arbeitsabläufe
 - Unfall- und Sicherheitsbelehrungen
 - Einsatz von sachkundigem Personal
 - Unbefugte im Arbeitsbereich
 - Alarmpläne

Neben den Empfehlungen des TAB und des AHU geben die DIN- und VDE-Vorschriften sowie die Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere VBG 9, VBG 9a und VBG 10, weitere Hinweise.

5.4 Eisenbahnanlagen und Eisenbahnbetriebsmittel

Zu den Eisenbahnanlagen zählen neben den Gleisen und Weichen u. a. auch die Bahnübergänge, Stellwerke, Signale, Gleiswaagen und Verkehrszeichen sowie u.U. auch Bahnbrücken, Durchlässe, Bahndämme usw. Bei hafeneigenem Bahnbetrieb kommen noch Lokomotiven, Waggons und sonstige Betriebsmittel in Betracht.

Regelmäßig zu kontrollieren sind insbesondere

- der bauliche Zustand der Anlage
 - Gleislage und Schienenbrüche
 - Weichen, Schwellen und Befestigungsmittel
 - Brücken und Durchlässe
 - Gleiseindeckungen und Bahnübergänge
 - Rangier- und Betriebswege
- die Betriebssicherheit der Anlagen
 - Signale, Schranken, Weichenantriebe, Weichenheizung, Gleisabschlüsse
 - Warneinrichtungen (Ampeln, Verkehrszeichen usw.)
 - Entwässerung und Sauberkeit (z.B. Gleiseindeckungen, Spurrillen, Rangierwege)
 - Aufwuchsbekämpfung
 - Freihalten des Lichtraumprofils
- der Gerätepark
 - Lokomotiven, Waggons, fahrendes Unterhaltungsgerät
 - Rangierhilfen (z.B. Seilwinden, Feststelleinrichtungen)

Bauliche und betriebliche Hinweise zur Verkehrssicherung bei den Hafenbahnen finden sich überwiegend in der BOA, der EBO, in den technischen Vorschriften der DB AG sowie in den einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften (z.B. VBG 11a - Schienenbahnen und VBG 38a - Arbeiten im Bereich von Gleisen) und in entsprechenden Empfehlungen des TAB.

5.5 Straßen, Wege, Plätze und Brücken

Die Überwachung und Überprüfung bei Straßen erstreckt sich auf alle Bestandteile der Straße, wie Straßengrund, Unterbau, Fahrbahndecke, Brücken und Durchlässe, Bürgersteige, Standspuren, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Beleuchtungen, Böschungen, Stützmauern, Bankette, Fahrbahnteiler, Parkplätze, Sicherheitsstreifen, Verkehrszeichen, Markierungen und alle Straßenteile, die den Verkehrsteilnehmern erlaubterweise zur Verfügung stehen. Aber auch verkehrsfremde Anlagen im Straßenraum, z.B. Baugerüste, Baugeräte, Versorgungsleitungen mit Masten, Schächte, Erker, Vordächer, Reklametafeln und Lifasssäulen können betroffen sein.

Von besonderer Bedeutung sind noch die Räum- und Streupflicht, die Straßenreinigung, die Freihaltung des Lichtraums und der Sichtflächen sowie die eigene Teilnahme des Hafensbetreibers am Straßenverkehr (Unterhaltungsfahrzeuge, Baustellen usw.).

Einzelheiten sind den Straßengesetzen, Verordnungen, technischen Regelwerken des Straßen- und Brückenbaus und den jeweiligen Ortssatzungen zu entnehmen.

Bei Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den Straßenverkehr ist eine frühzeitige Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu empfehlen.

5.6 Beleuchtungsanlagen

Neben den öffentlichen Straßen und Wegen müssen in Häfen besonders die Schiffszugänge und die Arbeitsbereiche an Umschlagufern sowie alle Gefahrenpunkte ausreichend beleuchtet werden. Hinsichtlich der Beleuchtungsanlagen wird u.a. auf die Empfehlungen E 1 (AHU), E 7 und E 36 (ETAB) hingewiesen.

5.7 Entwässerungsanlagen

Bei Entwässerungsanlagen ist vor allem auf den Erhalt von Funktionsfähigkeit der Straßen- bzw. Abwasserkanälen, aber auch von Dachrinnen, Sonderbauwerken (Rückhaltebecken, Sandfänge, Ölabscheider usw.) und Einleitungen in das Hafenbecken zu achten (vgl. E 38 i.V.m. E 1, ETAB). Besonderes Augenmerk ist auf Kanaldeckel und Einlaufroste zu legen.

5.8 Elektrische Anlagen

Dazu gehören insbesondere die Trafostationen, die Kabel und Freileitungen, die Schleifleitungen und Schleppkabel der Krane sowie die Anlagen zur Stromversorgung für die Schiffe.

Sachdienliche Hinweise geben u.a. die E 1 und die E 2 (AHU) sowie die E 21 (ETAB).

Die E 1 (AHU) enthält außerdem eine umfangreiche Zusammenstellung von einschlägigen Normen, Richtlinien und Empfehlungen.

5.9 Gebäude und Grundstücke

Bei Gebäuden und Grundstücken ist insbesondere zu achten auf

- Dachlawinen und Eiszapfen
- Keller- und Lichtschächte
- Fußbodenglätte (durch Teppich, Bohren oder Verunreinigung)
- Stolperstellen

- Fahrstühle und Treppen
- Absturz von Dachziegeln und Putzteilen
- Sicherung von Ruinen und Baustellen
- Beleuchtung
- Absperrungen und Umzäunungen

5.10 Bewuchs

Eine Gefährdung kann u.a. durch folgende Zustände gegeben sein

- Aufwuchs in Uferwänden, Böschungen, Straßen und Gleisanlagen
- kranke bzw. morsche Bäume
- Absturz von Ästen
- Glätte durch Laub
- Stolperstellen durch Baumwurzeln
- Einschränkung des Lichtraums
- Sichtbehinderung
- Brandgefahr durch dürres Gras (in Ölhäfen)
- Unsachgemäßer Gebrauch von Herbiziden

Hinweise und weiterführendes Schrifttum enthalten z.B. die E 37 (ETAB) und die in Ziffer 3 angegebene Literatur.

5.11 Sonstige Anlagen und Geräte

Bei der Vielzahl unterschiedlicher Anlagen und Geräte in Binnenhäfen können nur beispielhaft noch Dalben (B 29, ETAB), Silos, Trichter, Werkstätten, Wasserzapfstellen für die Schifffahrt, Hochwasserschutzanlagen, elektrische Rolltore usw. aufgeführt werden.

5.12 Veranstaltungen

Es ist zu beachten, dass durch Veranstaltungen im Hafen (Hafenfest, Hafentag, Hafenführung usw.) die sonst für Unbefugte gesperrten öffentlichen Flächen einem breiten, mit den Gefahren nicht vertrauten Benutzerkreis zugänglich gemacht werden.

6 Maßnahmen zur Überwachung und Überprüfung

Der Hafenebetreiber hat Gefahren, die von seinem Einflussbereich ausgehen, zu begegnen. Er hat die Pflicht, soweit er diese nicht auf Dritte überträgt, Gefahren zu erkennen, zu vermeiden und zu beseitigen.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer fortlaufenden Überwachung bzw. Überprüfung durch sachkundige und fachlich geeignete Mitarbeiter oder durch beauftragte Dritte (z.B. Wartungsverträge, Übertragung der Streupflicht usw.). Die Häufigkeit der Überwachung richtet sich dabei nach dem Einzelfall. Während z.B. nach Naturereignissen (Schnee, Hagel, Sturm, Starkregen) ein unverzügliches Handeln zumindest durch Sicherung der Gefahrenstelle angezeigt ist, soll die regelmäßige Kontrolle der Betriebs- und Verkehrsanlagen auf sichtbare Veränderungen oder Mängel nach sinnvoll gestalteten Überwachungs- bzw. Zeitplänen erfolgen.

Solang keine deutlichen Anhaltspunkte für eine Gefahrenlage vorliegen, muss nach unsichtbaren Schäden nicht gesondert bzw. besonders gesucht und geforscht werden. Bei einmaligen oder wiederkehrenden gefahrenträchtigen Handlungen sind alle erforderlichen Vorkehrungen vor oder während ihres Ablaufs zu treffen. Es empfiehlt sich, die Zuständigkeiten und das Vorgehen im Betrieb eindeutig zu regeln und die Überwachung beauftragter Dritter mit einzubeziehen.

Über alle Kontrollvorgänge sind Protokolle anzufertigen (z.B. Kranprüfbuch, Brückenbuch usw.). Bei jedem aufgetretenen Schaden sollten alle Kontrollen, die vorgefundenen Mängel, die getroffenen Sicherheitsvorkehrungen, die ordnungsgemäße Ausführung der erforderlichen Maßnahmen und gegebenenfalls der Geschädigte, der Umfang des Schadens sowie die Beweislage (z.B. Mitverschulden des Geschädigten) aktenkundig gemacht werden.

Verabschiedet in Karlsruhe am 19. Februar 1976

1. Änderung im März 1996

Neufassung verabschiedet in Regensburg am 15. Oktober 1998