Zur Erforderlichkeit der Nassreinigung von Verkehrsflächen

Quelle: Merkblatt DWA-M 715 „Ölbeseitigung auf Verkehrsflächen“, GGvU-Kommentierung des Merkblatts DWA-M 715

Bei Vorliegen einer Ölspur - worunter ein dünner Ölfilm ohne eigene Fließfähigkeit zu verstehen ist - dient der Einsatz von Ölbindemitteln grundsätzlich als Erstmaßnahme zur unmittelbaren Gefahrenabwehr der Verhinderung der Schadstoffausbreitung. Durch das Bindemittel erfolgt eine gewisse Oberflächenreinigung. Es verbleiben jedoch immer Ölreste und Ölbindemittel in den Poren des Fahrbahnbelages. Diese Ölreste können ohne Nassreinigung nicht abgereinigt werden. Niederschläge führen wieder zu einer Fließfähigkeit des Ölfilms. Die Ölreste werden dann auf die Fahrbahnoberfläche geschwemmt, so dass erneut Rutschgefahr besteht.

In der porösen Fahrbahndecke verbleibende Kohlenwasserstoffe lösen außerdem die bitumenhaltigen Bestandteile des Asphalts an und zerstören so die Tragstruktur der Fahrbahndecke, führen also zu Fahrbahnschädigungen. Bei offenporigem Asphalt wie z.B. Flüsterasphalt darf die Ölverunreinigung nicht mit Ölbindemittel abgestreut werden, da es zusammen mit dem Öl in die Poren eindringt und die spezifischen Eigenschaften des offenporigen Asphalts wie z.B. die Drainagewirkung oder Lärmschutz zerstört werden.

Hinzu kommt, dass Bindemittel häufig nicht fachgerecht durch Sondermüllentsorgung entsorgt werden, wodurch zusätzliche Gefahren für die Umwelt entstehen.

Öl ist so zu beseitigen, dass die gereinigte Stelle die gleiche Rutschfestigkeit hat wie eine unverschmutzte Stelle.

Bei der maschinellen Ölspurbeseitigung wird ein Wasser-Reinigungsmittel-Gemisch mit Hoch- oder Niederdruck auf die zu reinigende Fläche aufgebracht. Das Öl wird emulgiert und dann mittels einer Saugturbine porentief vom Fahrbahnbelag aufgesaugt. Nach dem Stand der Technik ist mit maschinellen Nassreinigungsverfahren eine nahezu vollständige Wiederherstellung der Ausgangsgriffigkeit zu erreichen. Diese Verfahren führen zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und zur rückstandsfreien Aufnahme aller Stoffe. Mit Hilfe von Ölbindemittel kann keine porentiefe rückstandsfreie Beseitigung von Ölverunreinigungen erfolgen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrssicherungspflicht bei dem zuständigen Straßenbaulastträger liegt.

Auch von kleinen Ölmengen, die nicht sachgerecht beseitigt werden, geht eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und eine konkrete Gefahr für die Verkehrsteilnehmer aus, denn auch auf kleinsten Ölspuren haben sich schon tödliche Folgeunfälle ereignet. Sofern es in der Folgezeit aufgrund der fehlenden Rutschfestigkeit zu einem Verkehrsunfall kommt, haftet die zuständige Straßenbaubehörde, die den Verkehr nach der nicht ordnungsgemäß erfolgten Abreinigung freigegeben hatte. Unzureichend gereinigte und freigegebene Verkehrsflächen führen demnach zu einem erhöhten und nicht kalkulierbaren Haftungsrisiko.

© by R.Hartmann Autotechnik GmbH

Bei der Anwendung der Ölbindemittelmethode ist vor der Verkehrsfreigabe eine Einzelfallprüfung durch die zuständige Behörde vor Ort hinsichtlich des Reinigungsergebnisses durchzuführen. Bremsversuche oder die Bestimmung der Griffigkeit durch Schuhsohlen sind dabei nicht ausreichend.

Die Überprüfung seitens des Straßenbaulastträgers hat unter Umständen in der Folgezeit mehrfach vor Ort zu erfolgen unter Beobachtung der weiteren Entwicklung, insbesondere bei Niederschlag. Nach Durchführung des standardisierten maschinellen Nassreinigungsverfahrens kann der Straßenbaulastträger auf eine Prüfung des Reinigungsergebnisses verzichten, da der Fachbetrieb bei dem standardisierten maschinellen Nassreinigungsverfahren dem Straßenbaulastträger gegenüber haftet.

Nach dem Stand der Technik ist mit maschinellen Nassreinigungsverfahren eine nahezu vollständige Wiederherstellung der Ausgangsgriffigkeit zu erreichen. Diese Verfahren führen zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und zur rückstandsfreien Aufnahme aller Stoffe.

Zur Haftung des Verursachers

Im Hinblick auf die Verschmutzung einer Bundesstraße regelt § 7 Abs.3 i.V.m. § 1 Abs.2 Nr.2 des Bundesfernstraßengesetzes, dass derjenige, der eine Bundesstraße aus Anlass des Gemeingebrauchs über das übliche Maß hinaus verunreinigt, die Verunreinigung ohne Aufforderung unverzüglich zu beseitigen hat bzw. die Kosten zu tragen hat, wenn die Straßenbaubehörde die Verunreinigung beseitigen muss.

Gleiches gilt gemäß § 40 Abs.1 LStrG Rh.-Pf. für Landstraßen.

Bei einer Ölspur ist zudem der Tatbestand des § 32 Abs. 1 StVO erfüllt. Eine Ölverunreinigung stellt ein Verkehrshindernis im Sinne dieser Vorschrift dar. Es ist eine unverzügliche Beseitigung des Hindernisses geboten. Verantwortlich ist, wer die Gefahrenquelle verursacht hat. Er muss die Folgen seines Verhaltens abwenden.

Weiterhin besteht die Haftung des Verursachers aus § 7 Abs.1 StVG, denn die verkehrsgefährdende Verunreinigung der Straßenoberfläche stellt eine Sachbeschädigung im Sinne dieser Vorschrift dar. Durch das Auslaufen eines Betriebsmittels als Folge eines Betriebsvorgangs wird die jeweilige Bundes- oder Landstraße als Sache beschädigt. Der Anspruch auf der Grundlage des § 7 Abs.1 StVG kann nach § 3 Nr.1 PfIVG (in der Fassung bis 31.12.2007) als Direktanspruch gegenüber dem Haftpflichtversicherer geltend gemacht werden. (BGH vom 06.11.2007, Az. VI ZR 220/06)