

trieblichen wie im privaten Bereich – „hineinwachsen“ durch „Gewährsübernahme“ (Begründen eines besonderen Vertrauensverhältnisses). Dies kann auch stillschweigend, sogar unbewusst erfolgen, sofern nur die Übernahme von Verantwortung hinreichend klar und unmissverständlich ist. Das kann schon dadurch geschehen, dass jemand in einem „fremden“ (nicht seinem Einfluss unterliegenden) Bereich Anweisungen gibt oder auch nur den Eindruck erweckt, für diesen fremden Bereich zuständig zu sein.

Garantenstellung hat auch jeder Mitarbeiter, der in seinem Aufgaben- und Zuständigkeitsbereich eine Gefahrensituation geschaffen hat und diese nicht beseitigt. Das ist z. B. der Fall, wenn sich ein Mitarbeiter von seinem Arbeitsplatz entfernt, ohne Vorsorge zu treffen, dass Fremde nicht zu Schaden kommen können, durch Gefahren, die von seinem Arbeitsplatz ausgehen. Deshalb ist auch nach § 16 BGV A1/GUV 0.1 jeder Mitarbeiter verpflichtet, einen Mangel „unverzüglich zu beseitigen“ oder, wenn er dazu nicht in der Lage ist, „den Mangel dem Vorgesetzten unverzüglich zu melden“. Noch deutlicher sagt dies § 15 Abs. 1 S. 2 ArbSchG: „... haben die Beschäftigten auch für die Sicherheit und Gesundheit der Personen zu sorgen, die von ihren Handlungen oder Unterlassungen bei der Arbeit betroffen sind“.

? Was fällt unter den Begriff „Verkehrssicherungspflicht“?

! Verkehrssicherungspflicht ist etwas anderes als Verkehrssicherheitspflicht. Sie hat mit der Pflicht zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr nicht unmittelbar etwas zu tun. Verkehrssicherungspflicht ist ein von der Rechtsprechung zum § 823 BGB entwickelter Begriff.

Es gelten folgende Grundsätze:

Verkehrssicherungspflicht bedeutet, dass jeder, der Gefahrenquellen schafft, auch die notwendigen Vorkehrungen zum Schutz Dritter zu treffen hat. Diese allgemeine Verkehrssicherungspflicht steht neben den diversen Verpflichtungen, die in Schutzgesetzen festgelegt sind.

„Dritter“ ist jeder, der nicht bereits zum unmittelbaren Betreuungsbereich gehört und damit von der Fürsorgepflicht erfasst wird, wie sie z. B. Eltern gegenüber Kindern und Unternehmer bzw. Vorgesetzte gegenüber eigenen Mitarbeitern haben. Eine aus der Fürsorgepflicht resultierende „Garantenverantwortung“ stellt höhere Anforderungen an den Verpflichteten als die jedermann gegenüber bestehende Verkehrssicherungspflicht.

Zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten sind Maßnahmen zu treffen, die nach den Sicherheitserwartungen des jeweiligen „Verkehrs“ im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten abzuwenden. Dabei ist nicht nur von einer be-

stimmungsgemäßen, sondern auch von einer nicht ganz fern liegenden bestimmungswidrigen Benutzung auszugehen.

Haftungsauslösend und strafbar ist eine Gefahrensituation erst dann, wenn sich bei objektiver sachlicher Betrachtungsweise die nahe liegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter Dritter verletzt werden. Für den Bereich der Privatwirtschaft und öffentlichen Verwaltung wird der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht durch Unfallverhütungsvorschriften und allgemein anerkannte Regeln konkretisiert. Für den privaten Lebensbereich gelten Vorgaben in Gesetzen und Regeln nur mittelbar. Sie geben aber bei der richterlichen Beurteilung wesentliche Anhaltspunkte für richtige Verhaltensweisen.

Keine Verkehrssicherungspflicht besteht gegenüber Dritten, die sich unbefugt in einen offensichtlich erkennbaren Gefahrenbereich begeben. Das gilt besonders dann, wenn eine atypische Gefahrenquelle einem Befugten bekannt gewesen wäre.

Diese Einschränkungen gelten nicht gegenüber Kindern, da ihnen das Beurteilungsvermögen und die erforderliche Einsicht fehlt.

? Worin unterscheiden sich „Primär- und Sekundär-Verantwortung“?

! Zwischen beiden Begriffen besteht aus rechtlicher Sicht kein Unterschied. Bei beiden Arten handelt es sich um Garanten im Sinne des § 13 Abs. 1 StGB. Sie müssen auf Grund ihrer Rechtsposition für einen Schaden gerade stehen, wenn sie untätig geblieben sind und ihn dadurch verursacht haben. Der Unterschied zwischen den beiden Arten der Garantenstellung liegt im Umfang der Verantwortung.

Primärverantwortung hat, wer die **unmittelbare** Verantwortung trägt. Der Unternehmer und jeder Vorgesetzte haben Weisungsrechte und -pflichten. Somit haben sie eine unmittelbare Verantwortung für ihre Mitarbeiter (z. B. beim Fremdfirmeneinsatz: Der Auftraggeber und Auftragnehmer jeweils für ihre eigenen Mitarbeiter). Der Grad der Verantwortung richtet sich nach der Art der delegierten Aufgaben.

Sekundärverantwortung hat, wer die mittelbare Verantwortung trägt, also die Verantwortung für die Sicherheit Dritten gegenüber (anderen ihm gegenüber nicht weisungsgebundenen Personen). Er muss von diesem Personenkreis Gefahren abwenden, die von seinem jeweiligen **Herrschaftsbereich** ausgehen können. So hat jeder Verkehrssicherungspflichtige (z. B. Eigentümer, Betreiber, sowie jeder für einen abgegrenzten räumlichen Bereich Verantwortliche) eine mittelbare Sekundärverantwortung.

Beispiel für die Abgrenzung beider Arten der Garantenverantwortung

Der Auftragnehmer (auch Bauunternehmer)

und seine Führungskräfte sind **Primär**verantwortliche gegenüber ihren Mitarbeitern. Sie haben gegenüber unterstellten Mitarbeitern **Fürsorgepflichten** zu erfüllen.

Der Auftraggeber (auch Bauherr) ist im Verhältnis zum Auftragnehmer und dessen Mitarbeitern **Sekundär**verantwortlicher. Besonders deutlich wird dies bei der Betrachtung der Begriffe **Aufsichtsführung** und **ergänzende Überwachung**. Der Auftragnehmer muss als Primärverantwortlicher für die Sicherheit seiner Mitarbeiter Aufsicht führen (Ausfluss seiner Fürsorgepflichten). Der Auftraggeber, der „nur“ sekundär für die Sicherheit des Auftragnehmers und dessen Mitarbeiter verantwortlich ist, hat die Pflicht zur sog. „ergänzenden Sicherheitsüberwachung“. Das heißt, er muss sich (zusätzlich) „vergewissern“, ob der (primärverantwortliche) Auftragnehmer seine Mitarbeiter ausreichend über das Sicherheitsverhalten im Bereich des Auftraggebers unterwiesen hat und seiner Aufsichtspflicht nachgekommen ist.

Bei einem Unfall oder Schadensfall müssen sich sowohl Auftraggeber als auch Auftragnehmer wegen eventueller Verletzung ihrer jeweiligen (Sekundär- bzw. Primär)verantwortung rechtfertigen.

J. Schliephacke

Beschädigung eines Hubwerkmotors bei Zwei-Phasen-Lauf

? Durch uns wurde an einem gemieteten Baukran ein defekter fünfpoliger CEE-Stecker ersetzt. Der alte Stecker war ausgebrannt und nicht mehr zu öffnen. Nach Wechseln des CEE-Steckers wurde die Schutzmaßnahme geprüft. Der Klemmkasten am Gerät wurde jedoch nicht geöffnet. Der Kranfahrer bemerkte auch keine Fehlfunktionen. Der Motor brannte nach etwa 30 min Kranbetrieb durch.

Beim Überprüfen des Anschlusses bemerkten wir, dass am CEE-Stecker durch den Vermieter aufgelegt wurden: L1 – sw, L2 – blau, L3 – br, N – sw, PE – gn/ge. Der schwarze N-Leiter wurde auf eine potentialfreie Klemme am Kran geführt. Richtig wäre doch: L1 – sw, L2 – br, L3 – sw, N – bl, PE – gn/ge. In welcher Norm ist die richtige Farbuordnung definiert?

Am zehn Jahre alten Kran war außerdem keine Motorschutzeinrichtung bzw. kein Drehfeldüberwachungsrelais vorhanden. Laut Kranlieferant wurden diese Einrichtungen erst in jüngeren Baujahren montiert. Im Motor war ein Thermofühler vorhanden, jedoch nicht verschaltet.

Unsere Monteure sind angewiesen, bei Mietgeräten keine Eingriffe vorzunehmen. Ist diese Weisung falsch?

Welche, dem Motor vorgeschalteten Schutzeinrichtungen hätten vorhanden sein müssen?

Die Farbzurordnung zur Kennzeichnung isolierter Leiter ist in DIN EN 60 446/VDE 0198 genormt:

- Neutralleiter N – Blau (diese Farbe darf nicht zur Kennzeichnung anderer Leiter verwendet werden)
- Schutzleiter PE – Grün/Gelb (nicht für andere Leiter)
- Außenleiter L1/L2/L3 – Schwarz und Braun bevorzugt.

Bei der für ein Kranhubwerk typischen Betriebsart S3 oder S4 ist die Wahl der Schutzeinrichtung für die Motorwicklung nicht ganz einfach. In DIN EN 60 204-32/VDE 0113 Teil 32, Abschnitte 7.3 und 7.8, finden sich ausführliche Hinweise mit den Schwerpunkten:

- Bei Schalt- und Bremsbetrieb kann die Verwendung eines thermischen Überlastungsschutzes (TMS) erforderlich sein.

- Der TMS kann jedoch nicht gegen die Folgen von Phasenausfall schützen – deshalb ist im Abschnitt 7.8 eine Drehfeldüberwachung vorgeschrieben.

Hierzu mein zusätzlicher Kommentar:

Der offenbar vom Kranhersteller vorgesehene „thermische Motorschutz TMS“ hätte den Wicklungsschaden infolge Zweileiteranschluss verhindern können, wenn er abgeschlossen gewesen wäre.

Außer den thermischen Auswirkungen des Zweileiteranschlusses gibt es jedoch gerade im Hubbetrieb weitere Gefahren:

- Bei einem Zwischenhalt in Hubrichtung kann der Motor beim nochmaligen Einschalten in die vermeintliche Hubrichtung von der Last in die Senkrichtung gezwungen werden – mit entsprechenden Gefahren.

- b) Beim Einschalten in Senkrichtung mit voller Last oder Überlast kann das wegen Zweileiteranschluss stark reduzierte generatorische übersynchrone Bremsmoment des Motors zu schwach sein, um die Last zu halten. Die Last geht mit unkontrollierter Geschwindigkeit nach unten.

Aus diesem Grund empfiehlt es sich, zusätzlich zum TMS eine stromabhängiges Bimetallrelais mit Phasenausfallempfindlichkeit oder – wegen dessen thermisch verzögerter Wirkung – eine direkte Überwachung der Anwesenheit aller drei Außenleiter zu verwenden.

Literatur

- [1] Lenzkes, D.: Elektrische Ausrüstung von Hebezeugen. VDE-Schriftenreihe 60. Berlin/Offenbach: VDE Verlag.

H. Greiner