

Rechtsfragen rund um die Einsatzfahrt

**Ein Skript für Mitarbeiter der Feuerwehren
und der Rettungsdienste**

von Rechtsanwalt Achim Diekmann, Rheine

© 2003

Rechtsfragen rund um die Einsatzfahrt

von Rechtsanwalt Achim Diekmann, Rheine

Inhaltsübersicht

I. Einleitung	3
II. Problemkreise	3
1. Die Sonderrechte der §§ 35, 38 StVO	4
a. Befreiung nach § 35 StVO	4
aa. Regelungszweck	4
bb. Rechtsfolge des § 35 StVO	5
cc. Voraussetzung "Feuerwehr" / "Fahrzeuge des Rettungsdienstes"	5
dd. Voraussetzung "höchste Eile"	6
ee. Voraussetzung: Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.....	7
ff. Benutzung von Sondersignalen?.....	8
b. "Wegerecht" nach § 38 StVO	9
aa. Wege-"Recht"?	9
bb. Voraussetzungen	10
cc. § 38 StVO bei Verzicht auf Sondersignale	11
dd. Sorgfaltspflichten	11
ee. Weisungsrecht des Notarztes	12
2. Sonderrechte bei Benutzung des eigenen Fahrzeuges.....	13
a. § 38 StVO.....	13
b. § 35 StVO	14
c. § 34 StGB.....	15
3. Fahrten mit dem NEF.....	15
a. Rückfahrt.....	16
aa. Fehlalarm	16
bb. NEF folgt RTW	16
cc. NEF als "Räumfahrzeug"	19
4. Übungsfahrten	20
5. Unfälle bei Einsatzfahrten.....	21
a. Schadenersatzpflicht.....	21
aa. Haftungsquoten	21
bb. Folgen grober Fahrlässigkeit	22
b. Strafrecht.....	23
6. Vorrang des Einsatzes	23
7. Fahrerlaubnis	24
a. Fahrerlaubnisklasse	24
b. Personenbeförderung	25
c. Notstand?	25
III. Fazit	25

I. Einleitung

Rund um die Einsatzfahrt gibt es eine Reihe von Rechtsfragen, die für den Feuerwehrmann oder Rettungsassistenten/-sanitäter große praktische Bedeutung haben. Trotzdem sind viele nicht recht orientiert, welche rechtlichen Vorgaben zu beachten sind. Dieses Skript soll der notwendigen Orientierung dienen.

II. Problemkreise

Zunächst ist es wichtig, sich zu vergegenwärtigen, daß für Einsatzfahrten besondere Regeln gelten. Nach §§ 35, 38 StVO bestehen wichtige Besonderheiten; insoweit ist es schon von Bedeutung, sich klarzumachen, daß § 35 StVO¹ etwas anderes regelt als § 38 StVO² und worin die Unterschiede liegen (unten II.1). Im Rahmen der Sonderrechte ist auch zu fragen, ob diese Sonderrechte bei Fahrten mit dem eigenen Fahrzeug anzuwenden sind (II.2.), wie Fahrten mit dem NEF zu bewerten sind (II.3.) und wie Übungsfahrten hier einzuordnen sind (II.4.). Ferner muß geklärt werden, welche Folgen ein Unfall bei einer Einsatzfahrt haben kann (II.5.) und ob der Unfall dem Einsatz vorgeht (II.6.). Schließlich sind Fragen der Fahrerlaubnis zu erörtern (II.7.)

¹ § 35 StVO lautet - soweit dies hier von Interesse ist -:

"(1) Von den Vorschriften dieser Verordnung sind die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist.

(2)-(5) [...]

(5a) Fahrzeuge des Rettungsdienstes sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

(6)-(7) [...]

(8) Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden."

Die Verwaltungsvorschrift zu § 35 StVO lautet - soweit dies hier von Interesse ist -:

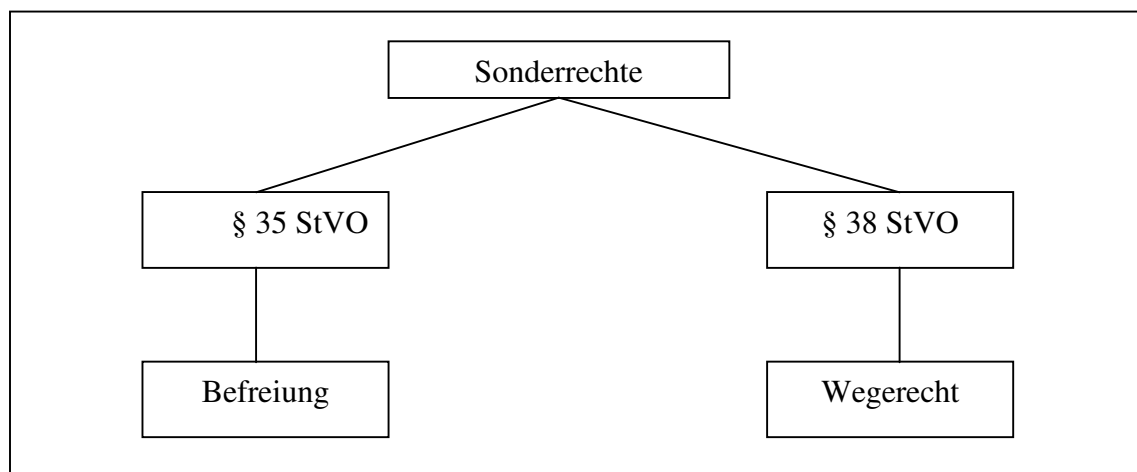
"I. Bei Fahrten, bei denen nicht alle Vorschriften eingehalten werden können, sollte, wenn möglich und zulässig, die Inanspruchnahme von Sonderrechten durch blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn angezeigt werden. [...]"

² § 38 StVO lautet - soweit dies hier von Interesse ist -:

"(1) Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten. Es ordnet an: 'Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen.'"

1. Die Sonderrechte der §§ 35, 38 StVO

Vorab muß klar sein: Es gibt nicht "das" Sonderrecht, sondern es gibt zwei Vorschriften, die Sonderrechte auf der Einsatzfahrt regeln. Es sind dies § 35 StVO, durch den die Befreiung von Vorschriften der StVO geregelt wird, und § 38 StVO, der das sog. Wegerecht betrifft. Es lohnt sich, diese beiden Vorschriften auseinander zu halten, denn sie haben unterschiedliche rechtliche Voraussetzungen und unterschiedliche Rechtsfolgen. In der Praxis verschwimmen diese beiden Vorschriften häufig, aber wenn man die Vorschriften gedanklich auseinander hält, sind einige Probleme leichter zu klären.



a. Befreiung nach § 35 StVO

aa. Regelungszweck

§ 35 StVO regelt die Frage, ob und inwieweit bei Einsatzfahrten die Regeln der StVO zu beachten sind. Es liegt auf der Hand, daß bei Einsatzfahrten bestimmte Straßenverkehrsregeln nicht beachtet werden können, wenn man eine zügige Einsatzfahrt ermöglichen will. So sind z.B. die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit, das Beachten von Rotlicht oder von Vorfahrtregelungen häufig schlichtweg nicht möglich, will man nicht in "Schleichfahrt" verfallen. Freilich gilt die StVO auch für Einsatzfahrten, so daß im Grundsatz auch auf einer Einsatzfahrt die allgemeinen Verkehrsregeln zu beachten sind. § 35 StVO löst dieses Problem, indem man auf Einsatzfahrten von Regeln der StVO befreit wird, soweit dies für die Durchführung des Einsatzes erforderlich ist.

bb. Rechtsfolge des § 35 StVO

Hieraus folgt: Die Befreiung führt dazu, daß die StVO-Regeln überschritten werden dürfen, soweit die Befreiung dies zuläßt. Wer also z.B. die Höchstgeschwindigkeit überschreitet und dabei in eine Radarfalle gerät, muß kein Bußgeld befürchten, wenn er sich auf § 35 StVO berufen kann. Bei § 35 StVO geht es also um die Frage der Rechtmäßigkeit der konkreten Fahrweise.

Die Befreiung umfaßt aber nur eine Befreiung von Regeln der StVO. Eine Befreiung von anderen Vorschriften ist hiermit nicht ausgesprochen. Werden bei einer Einsatzfahrt andere Vorschriften als solche der StVO verletzt, so kann § 35 StVO nicht helfen. Möglicherweise kann das Verhalten unter dem Gesichtspunkt des Notstandes (§ 34 StGB) gerechtfertigt sein; der rechtfertigende Notstand unterliegt aber anderen Voraussetzungen als die Befreiung nach § 35 StVO. Wird bei einer Einsatzfahrt ein Unfall verursacht, so sind Regeln außerhalb der StVO betroffen, nämlich solche aus dem BGB und dem StGB (Schadenersatzvorschriften, Sachbeschädigung, Körperverletzung, Unfallflucht etc.). Fazit: § 35 StVO befreit zwar von StVO-Regeln, gewährt aber keinen "Freifahrtschein", der einen berechtigen würde, Unfälle zu verursachen.

Die Befreiung erfolgt auch nur insoweit, wie dies zur Erreichung des Einsatzziels erforderlich ist. Der Fahrer eines RTW oder NEF ist daher auch im Notfalleinsatz nicht von allen StVO-Regeln befreit sondern nur von denjenigen, deren Beachtung den Einsatzzweck vereiteln würde. So erstreckt sich die Befreiung insbesondere nicht auf das allgemeine Rücksichtnahmegebot des § 1 StVO.

cc. Voraussetzung "Feuerwehr" / "Fahrzeuge des Rettungsdienstes"

Erste Voraussetzung ist, daß "die Feuerwehr" oder "Fahrzeuge des Rettungsdienstes" im Einsatz sind. Die unterschiedliche Formulierung für Feuerwehr und Rettungsdienst führt zu einigen Unterschieden in der Reichweite dieser Vorschrift. "Die Feuerwehr" ist nämlich auch dann betroffen, wenn ein Feuerwehrmann mit seinem Privatfahrzeug zum Einsatzort unterwegs ist, während ein "Fahrzeug des Rettungsdienstes" nur dann vorliegt,

wenn das Fahrzeug von seiner technischen Ausstattung her für den Rettungsdienst eingerichtet ist, was bei Privatfahrzeugen nicht der Fall ist.

dd. Voraussetzung "höchste Eile"

Ferner ist Voraussetzung, daß "höchste Eile geboten" ist. Liegt ein Einsatz vor, bei dem schon beim Ausrücken klar ist, daß das Erreichen des Einsatzortes nicht eilt, so liegt keine höchste Eile vor. Oftmals wird beim Ausrücken aber nicht klar sein, was einen vor Ort erwartet. In diesem Fall muß zunächst davon ausgegangen werden, daß das möglichst schnelle Eintreffen am Einsatzort vorrangig ist, da die Alarmierung von Feuerwehr oder Rettungsdienst immer ein Indiz für größte Eilbedürftigkeit ist.

Allerdings muß hier zwischen der Einsatzleitung einerseits und den beteiligten Rettungskräften vor Ort differenziert werden: Während der Mitarbeiter vor Ort in der Regel keine Möglichkeiten hat, den Sachverhalt vorab aufzuklären, und sich mit minimalen Angaben begnügen muß, kann die Einsatzleitung in der Leitstelle versuchen, weitere Informationen zu sammeln. Hieraus folgt: Der Mitarbeiter vor Ort darf sich - wenn keine besonderen Anhaltspunkte vorliegen - zunächst davon ausgehen, daß ein Fall höchster Eile vorliegt; dies ist schon durch die Alarmierung selbst indiziert. Nur dann, wenn er von der Leitstelle Hinweise erhält, die die Eilbedürftigkeit in Frage stellen, darf er nicht ohne weiteres von Eilbedürftigkeit ausgehen. Die Einsatzleitung in der Leitstelle dagegen muß versuchen, möglichst viele Informationen zu sammeln, um die Dringlichkeit des Einsatzes richtig beurteilen zu können. Dies ist schon aus Gründen der Effizienz des Einsatzes der Ressourcen geboten; zudem kann nur so dem Mitarbeiter vor Ort die notwendige Information über das zu erwartende Einsatzszenario gegeben werden. Läuft ein Notruf bei der Leitstelle auf, so muß die Einsatzleitung daher stets versuchen, durch gezielte Nachfrage zu ermitteln, welches Einsatzszenario konkret vorliegt. Es muß möglichst genau ermittelt werden, was wo passiert ist, wieviele Verletzte zu versorgen sind, welche Arten von Verletzungen vorliegen usw. Die so gesammelten Informationen sind den Mitarbeitern vor Ort möglichst schnell und möglichst umfassend zu übermitteln.

Keine Eilbedürftigkeit liegt vor bei Fahrten, die zwar dienstlich aber nicht durch einen Notfalleinsatz veranlaßt sind. Hierzu gehören etwa Fahrten zur Werkstatt oder Tankstelle, die daher unter Beachtung der StVO-Regeln durchzuführen sind. Allein die Er-

wägung, daß es sinnvoll wäre, das Fahrzeug rasch wieder am Gerätehaus zur Verfügung stehen zu haben, um im Falle eine Notrufes sogleich wieder einsatzbereit zu sein, führt noch nicht zur Eilbedürftigkeit. Etwas anderes gilt jedoch dann, wenn während einer nicht dringlichen Fahrt ein Notruf eingeht und das Fahrzeug hierfür angefordert wird. In diesem Falle setzt der Einsatz nämlich sofort ein; die Fahrt ist daher ab Eingang der Notfallmeldung dringlich, und es dürfen ab dann die Sonderrechte in Anspruch genommen werden.

Stellt sich im Nachhinein heraus, daß der Einsatz tatsächlich gar nicht dringend war, so ändert dies nichts an der Eilbedürftigkeit der Hinfahrt. Es handelt sich dann nämlich um eine sog. Anscheinsgefahr, die ordnungsrechtlich als echte Gefahrenlage aufgefaßt wird. Anders verhält es sich höchstens dann, wenn objektive Anhaltspunkte für Eilbedürftigkeit nicht vorlagen (z.B. beim bloßen Krankentransport) und die Eilbedürftigkeit nur eingebildet war (sog. Putativgefahr). Hier zeigt sich die Bedeutung der Aufklärung der Sachlage schon beim Auflaufen des Notrufes.

Die gleichen Erwägungen gelten, wenn der Einsatz sich als Fehlalarm herausstellt. Auch hier gilt: Die Rückfahrt vom Einsatzort muß unter Beachtung der StVO-Regeln erfolgen, es sei denn, daß auf der Rückfahrt ein neuer Einsatzbefehl erfolgt und die Fahrt ab dann wieder als neuer Einsatz zu gelten hat.

Höchste Eile ist freilich auch geboten, wenn für die Kollegen Pizza geholt wird, die ja nicht kalt eintreffen soll. Daher schreibt § 35 StVO vor, daß die höchste Eile gerade deswegen geboten sein muß, um den Einsatzzweck "Rettung von Menschenleben, Abwehr schwerer Gesundheitsgefahren, Rettung bedeutender Sachwerte" zu erreichen. Sofern keine näheren Angaben im Einsatzbefehl mitgeteilt werden, darf der Mitarbeiter zunächst davon ausgehen, daß diese Einsatzziele verfolgt werden. Auch hier ist Aufklärung des Sachverhaltes durch die Leitstelle geboten.

ee. Voraussetzung: Verhältnismäßigkeitsgrundsatz

Schließlich müssen die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmer gebührend berücksichtigt werden. Dies ist Ausdruck des allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes. Der Fahrer eines RTW oder NEF muß hiernach stets abwägen, ob die Gefahr, die von der an

sich nicht straßenverkehrsgerechten Fahrweise ausgeht, noch mit dem Einsatzziel zu vereinbaren ist. Der Fahrer muß unter diesem Gesichtspunkt auch stets mit einem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen. Sondersignale und Einsatzfahrzeuge verwirren viele Verkehrsteilnehmer; es mag auch vorkommen, daß das Einsatzfahrzeug gar nicht bemerkt wird oder die Verkehrsteilnehmer nicht erkennen, daß es sich auf einer Einsatzfahrt befindet. Der Fahrer des RTW oder NEF muß damit rechnen und seine Fahrweise hierauf einstellen. Dies ist Ausdruck des allgemeinen Grundsatzes, daß derjenige, der besondere Rechte in Anspruch nimmt, besondere Rücksicht und Vorsicht walten lassen muß.

In der Praxis bedeutet dies z.B.: Das Fahren gegen die Fahrtrichtung mag in einer Anliegerstraße in einem Wohngebiet recht gefahrlos möglich und damit zulässig sein; auf der Autobahn bei fließendem Verkehr dagegen wäre das Fahren gegen die Fahrtrichtung unangemessen gefährlich. Ist die Autobahn gesperrt - und hat die Polizei dies bestätigt -, ist das Fahren gegen die Fahrtrichtung auch auf der Autobahn ungefährlich. Das Überqueren von Kreuzungen unter Mißachtung von Rotlicht ist zulässig, wenn der Fahrer das Einsatzfahrzeug so weit abbremst, daß er in der Lage ist, die Verkehrssituation an der Kreuzung zu überblicken. Insoweit ist eine Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h auf jeden Fall zu schnell; bei unklarer Verkehrslage muß angehalten werden. Gleiches gilt bei Verletzung von Vorfahrtsregeln (rechts vor links!).

ff. Benutzung von Sondersignalen?

Die Benutzung von Einsatzsignalen (Blaulicht, Einsatzhorn) wird durch den Wortlaut von § 35 StVO nicht ausdrücklich gefordert. Allerdings ist der Einsatz von Blaulicht und Einsatzhorn regelmäßig notwendig, um dem Erfordernis der Rücksichtnahme auf die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Nur dann, wenn die anderen Verkehrsteilnehmer durch die Einsatzsignale auf die mit der Einsatzfahrt verbundenen Gefahren hingewiesen werden, ist dieses Erfordernis erfüllt. Man kann daher feststellen: § 35 StVO schreibt den Einsatz von Blaulicht und Einsatzhorn zwar nicht ausdrücklich vor; diese Anforderung ist aber regelmäßig in dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz enthalten. Dem entspricht die Verwaltungsvorschrift zu § 35 StVO, wonach Blaulicht und Einsatzhorn eingesetzt werden sollen. Fazit: Soweit keine besonderen

Umstände vorliegen, sollen auch im Rahmen des § 35 StVO Blaulicht und Einsatzhorn eingesetzt werden.

Freilich sind Umstände denkbar, die den Einsatz von Blaulicht und Einsatzhorn entbehrlich erscheinen lassen. Dies ist zunächst der Fall, wenn die verkehrsrechtswidrige Fahrweise keine Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer darstellen kann. Beispiel: Der RTW wird ordnungsgemäß in einer Parkbucht abgestellt, es wird jedoch kein Parkschein gezogen. Hier besteht keinerlei Interesse daran, andere durch die Betätigung der Einsatzsignale darauf hinzuweisen, daß der bloßen Ordnungsvorschrift (Parkscheinpfllicht) nicht genügt wird, denn von dem ordnungsgemäß abgestellten RTW geht keine Gefahr aus. Der Einsatz von Sondersignalen kann auch unter einsatztaktischem Gesichtspunkt untunlich sein. So kann etwa aus Rücksicht auf den Patienten auf die Streßquelle Einsatzhorn verzichtet werden. In Betracht kommt auch die Bitte der Polizei - etwa bei Geiselnahmen -, ohne Einsatzsignale anzurücken. Verzichtet der Fahrer des Einsatzfahrzeuges aus taktischem Aspekt auf die Sondersignale, muß er dies im Rahmen der Verhältnismäßigkeit bei seiner Fahrweise berücksichtigen. Da die anderen Verkehrsteilnehmer hier nicht gewarnt werden können, muß er noch defensiver und vorsichtiger fahren, als dies ohnehin schon erforderlich ist. Vor allem ist stets zu prüfen, ob nicht wenigstens Blaulicht eingesetzt werden kann.

b. "Wegerecht" nach § 38 StVO

Wer ohne Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften fährt, stellt eine Gefahr dar, die sich am ehesten dadurch eindämmen läßt, wenn genügend Platz zur Verfügung steht. Genügender Platz ist auch die Voraussetzung für eine zügige Fahrweise. Daher bestimmt § 38 StVO, daß - wenn dessen Voraussetzungen vorliegen - alle anderen Verkehrsteilnehmer sofort freie Bahn zu schaffen haben.

aa. Wege-"Recht"?

Das Sonderrecht des § 38 StVO wird meistens "Wegerecht" genannt. Diese Bezeichnung ist irreführend, denn sie suggeriert, daß dem Fahrer des Einsatzfahrzeuges ein Recht zur Seite steht. Mit einem Recht verbindet man automatisch auch die Befugnis,

dieses Recht auf welche Art auch immer durchzusetzen. Zwar steht den meisten Rechten eine solche Durchsetzungsmöglichkeit zur Seite; die Regelung des § 38 StVO gewährt eine solche Durchsetzungsmöglichkeit aber gerade nicht. Der Wortlaut der Vorschrift stellt vielmehr ausdrücklich klar, daß es nicht um ein Recht des Fahrers des Einsatzfahrzeuges geht sondern ausschließlich um eine Pflicht der anderen Verkehrsteilnehmer, nämlich eben der Pflicht, sofort freie Bahn zu schaffen. § 38 StVO statuiert daher weniger ein "Wegerecht" des Fahrers des Einsatzfahrzeuges sondern eher eine "Platzmachpflicht" der anderen Verkehrsteilnehmer.

Hieraus folgt: Wird § 38 StVO von anderen Verkehrsteilnehmern nicht beachtet, indem nicht freie Bahn geschaffen wird, so hat die Besatzung des Einsatzfahrzeuges keine Handhabe, dies durchzusetzen. Sie ist vielmehr darauf beschränkt, durch die Sondersignale oder ggf. durch Lautsprecher andere Verkehrsteilnehmer auf ihre Pflicht zur Schaffung der freien Bahn hinzuweisen.

Verkehrsteilnehmer, die entgegen § 38 StVO nicht sofort freie Bahn schaffen, begehen eine Ordnungswidrigkeit, die durch die Besatzung des Einsatzfahrzeuges zur Anzeige gebracht werden kann. Es kommt ferner sogar eine Strafbarkeit wegen fahrlässiger Körperverletzung (z.B. wenn der Patient wegen der Verzögerung des Transportes länger Schmerzen erleidet als nötig) oder wegen fahrlässiger Tötung (wenn der Patient wegen der Verzögerung verstirbt) in Betracht. Eine Befugnis, das Wegerecht zu erzwingen, folgt hieraus aber i.d.R. nicht.

Das Freie-Bahn-Schaffen setzt nicht voraus, daß die anderen Verkehrsteilnehmer anhalten. Es genügt, wenn sie so weit zur Seite fahren, daß das Einsatzfahrzeug gefahrlos passieren kann.

bb. Voraussetzungen

Voraussetzungen für das Wegerecht nach § 38 StVO sind zunächst die Voraussetzungen, die schon bei § 35 StVO erörtert wurden. Gleichwohl sind die beiden Vorschriften in ihren Voraussetzungen nicht deckungsgleich. Der wesentliche Unterschied liegt darin, daß bei § 35 StVO der Einsatz der Sondersignale zwar regelmäßig geboten, aber nicht zwingend vorgeschrieben ist, während § 38 StVO erfordert, daß sowohl Blaulicht

wie auch das Einsatzhorn verwendet werden. In der Praxis mag der Unterschied nicht bedeutsam erscheinen, da schon nach § 35 StVO ja die Sondersignale regelmäßig einzusetzen sind. Es darf aber nicht übersehen werden, daß die Fälle, in denen bei § 35 StVO auf die Sondersignale verzichtet werden darf, gar nicht so selten sind. Der Fahrer des Einsatzfahrzeuges muß sich bewußt sein, daß ein taktischer Verzicht auf die Sondersignale im Rahmen des § 35 StVO zwar zulässig sein kann, daß dann aber zugleich das Wegerecht nach § 38 StVO entfällt.

cc. § 38 StVO bei Verzicht auf Sondersignale

§ 38 StVO setzt den Einsatz beider Sondersignale - also Blaulicht und Einsatzhorn zugleich - voraus. Wird auf beide Sondersignale verzichtet, so entfällt das Wegerecht mit der Folge, daß die anderen Verkehrsteilnehmer zwar noch freie Bahn schaffen dürfen, dies aber nicht müssen.

Dies gilt auch dann, wenn lediglich auf das Einsatzhorn verzichtet wird und nur unter Verwendung des Blaulichtes gefahren wird. Es ist nicht verboten, nur mit Blaulicht zu fahren, so daß der Fahrer des Einsatzfahrzeuges sich entscheiden darf, nur auf das Einsatzhorn zu verzichten. Wenngleich dies u.U. für die Anwendung des § 35 StVO genügen mag, weil im konkreten Fall das Blaulicht zur Warnung der anderen Verkehrsteilnehmer ausreichen mag (z.B. bei Nacht auf der Autobahn), muß sich der Fahrer dennoch deutlich bewußt sein, daß ihm das Wegerecht des § 38 StVO nicht zur Seite steht.

Entscheidet sich der Fahrer, nur mit Blaulicht zu fahren, will er aber - etwa an unübersichtlicher Stelle wie einer Kreuzung - nicht auf das Wegerecht verzichten, so muß er zuvor das Einsatzhorn einschalten. Dies muß so rechtzeitig geschehen, daß die anderen Verkehrsteilnehmer sich noch auf die neue Verkehrssituation einstellen können. Nach der Gefahrenstelle kann das Horn dann wieder ausgeschaltet werden.

dd. Sorgfaltspflichten

Bereits bei § 35 StVO wurde darauf hingewiesen, daß derjenige, der die Regeln der StVO - zulässigerweise - überschreiten darf, wegen der damit verbundenen Gefahren besonders vorsichtig und sorgfältig sein muß. Dies gilt auch und erst recht im Rahmen

des § 38 StVO. Die bedeutet konkret: Der Fahrer des Einsatzfahrzeuges darf sich keinesfalls darauf verlassen, daß die anderen Verkehrsteilnehmer tatsächlich freie Bahn gewähren. Er muß sich vielmehr positiv davon überzeugen, daß alle anderen Verkehrsteilnehmer seinen Vorrang beachten. Das bedeutet z.B. im Kreuzungsbereich, daß der Fahrer des Einsatzfahrzeuges zunächst bei allen anderen Verkehrsteilnehmern prüfen muß, ob diese ihn bemerkt haben und angemessen reagieren. Notfalls muß er anhalten, um sich über die Situation zu vergewissern.

Kommt es in unübersichtlichen Verkehrslagen zu Unfällen mit Einsatzfahrzeugen, ist dies fast immer darauf zurückzuführen, daß der Fahrer des Einsatzfahrzeuges nicht die notwendige Sorgfalt hat walten lassen, als er zu prüfen gehabt hätte, ob die anderen Verkehrsteilnehmer seinen Vorrang beachten. Wird hier die notwendige Sorgfalt beachtet, so lassen sich Unfälle fast immer vermeiden. Dies ist freilich nur bei vorsichtiger Fahrweise möglich, die notwendigerweise auch immer eine gewisse Verzögerung mit sich bringt. Bei einer Abwägung zwischen den Gefahren der Einsatzfahrt mit dem zu erzielenden Zeitvorteil muß aber beachtet werden, daß die "zügige" - sprich: unbedachte und gefährliche - Fahrweise in der Regel keinen Zeitvorteil bringt, der die Eingehung solcher Risiken rechtfertigen würde.

Die Fahrer von Einsatzfahrzeugen sind gut beraten, sich diese Umstände immer wieder in Erinnerung zu rufen, denn wenn eine längere Zeit lang keine Unfälle auf Einsatzfahrten geschehen, führt dies oftmals zu einer Routine, die die Beachtung der erforderlichen Sorgfalt hindert und so eine beträchtliche Gefahrenquelle darstellt.

Zudem kann die Mißachtung der besonderen Sorgfaltspflichten im Rahmen des § 38 StVO dazu führen, daß das Verhalten des Fahrers des Einsatzfahrzeuges als grob fahrlässig gewertet wird. Dies hat durchaus ungünstige Folgen für den Fahrer, der hierdurch für den Schaden am eigenen Fahrzeug verantwortlich werden kann (s.u. II.5.).

ee. Weisungsrecht des Notarztes

Der Notarzt ist dem Rettungsdienstpersonal in medizinischer Hinsicht weisungsbefugt. Er ist im Rahmen des Rettungsdienstes auch Dienstvorgesetzter. Gleichwohl beschränkt sich seine Weisungsbefugnis auf medizinische Fragen, nicht auf die konkrete Fahrweise.

Ordnet der Arzt daher an, "schnellstmöglich" zu fahren, ist damit keine Anordnung eines konkreten Fahrstils verbunden. Ob der Fahrer Regeln der StVO überschreitet und in welchem Maße dies geschieht, bleibt in dessen Verantwortung und wird durch die Weisung des Arztes nur der Tendenz nach bestimmt. Allerdings kann der Arzt anweisen, ohne Horn zu fahren, um den Patienten vor Streß zu schonen; der Fahrer muß dann ohne Einsatzhorn fahren, aber seine Fahrweise auf diesen Umstand einstellen und entsprechend vorsichtiger sein.

Ob die Stellung des Notarztes ihn zum Führer der Einsatzeinheit "RTW" macht, kann in diesem Zusammenhang offen bleiben. Denn Fahrzeugführer i.S.d. StVO ist derjenige, der das Fahrzeug führt, also am Steuer sitzt. Der Notarzt ist daher nicht Fahrzeugführer i.S.d. StVO und hat daher keine Weisungsbefugnis hinsichtlich der konkreten Fahrweise.

2. Sonderrechte bei Benutzung des eigenen Fahrzeuges

Wird der Feuerwehrmann oder der Rettungsdienstmitarbeiter über Funk alarmiert, eilt er zum Gerätehaus, um an dem Einsatz teilzunehmen. Freilich ist schon auf dieser Fahrt - die in der Regel mit dem eigenen Kfz stattfindet - Eile geboten. Ob aber auch schon für diese Fahrten die Sonderrechte der §§ 35, 38 StVO einschlägig sind, ist damit durchaus noch nicht geklärt.

a. § 38 StVO

Leicht zu beantworten ist die Frage, ob man sich mit dem Privat-Kfz auf das Wegerecht des § 38 StVO berufen kann. Dies ist nicht möglich, da das Privat-Kfz nicht mit Blaulicht und Einsatzhorn ausgestattet ist und daher die Voraussetzungen des § 38 StVO, der die Benutzung dieser Sondersignale zwingend vorschreibt, nicht gegeben sind. Der Einbau von solchen Sondersignalen im Privat-Kfz ist unzulässig, so daß evtl., verbotswidrig eingebaute Sondersignale im Privat-Kfz nicht benutzt werden dürfen.

b. § 35 StVO

Wesentliche schwieriger ist die Rechtslage bei der Anwendung von § 35 StVO auf Privat-Kfz. Für Mitarbeiter des Rettungsdienstes scheidet die Anwendung des § 35 StVO aus, da im Rettungsdienst § 35 StVO nicht auf den "Rettungsdienst" anzuwenden ist sondern auf "Fahrzeuge des Rettungsdienstes". Da ein Fahrzeug nur dann ein "Fahrzeug des Rettungsdienstes" ist, wenn es hierfür technisch besonders ausgestattet ist, diese technische Ausstattung beim Privat-Kfz aber nicht vorliegt, kann sich ein Mitarbeiter des Rettungsdienstes mit seinem Privat-Kfz nicht auf § 35 StVO berufen.

Bei Feuerwehrleuten scheint dies auf den ersten Blick anders zu sein, denn hier ist nicht Voraussetzung, daß es sich gerade um ein Feuerwehrfahrzeug handeln müßte. Vielmehr ist "die Feuerwehr" als solche von § 35 StVO umfaßt, so daß der Feuerwehrmann sich grundsätzlich auf § 35 StVO berufen kann, wenn er dienstlich veranlaßt fährt, also auch mit dem eigenen Privat-Kfz.

Indessen darf nicht vergessen werden, daß auch mit dem Privat-Kfz der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten wäre. Nach dem oben gesagten setzt dies aber regelmäßig den Einsatz der Sondersignale voraus, die freilich auch beim Privat-Kfz eines Feuerwehrmannes nicht installiert sind. Es wird kaum genügen, Blaulicht und Einsatzhorn durch Lichthupe und Hupe zu ersetzen, weil die anderen Verkehrsteilnehmer am Einsatz von Lichthupe und Hupe nicht erkennen können, daß es sich um eine Einsatzfahrt handeln könnte. Von Rechtsfragen abgesehen, dürfte das Fahren mit Lichthupe und Hupe auch eher als Rowdytum angesehen werden, so daß kaum damit zu rechnen sein dürfte, daß solches Verhalten eine angemessene Warnung sein könnte. Schon gar nicht dürfte zu erwarten sein, daß andere Verkehrsteilnehmer einem solchen Fahrer bereitwillig Platz schaffen.

Schließlich muß auch beachtet werden, daß eine Befreiung nur in Betracht kommt, soweit sie für die Erfüllung des Einsatzzweckes erforderlich ist. Insoweit besteht stets die Gefahr, daß über Funk mehr Personal angefordert wird, als später für den Einsatz benötigt wird. Stellt sich im Nachhinein heraus, daß der konkrete Feuerwehrmann bei dem Einsatz entbehrlich gewesen wäre, stellt sich die Verletzung von StVO-Regeln durch diesen als nicht erforderlich dar.

Im Ergebnis ist daher dringend davon abzuraten, bei Fahrten zum Gerätehaus mit dem eigenen Kfz im Vertrauen auf die Anwendbarkeit des § 35 StVO Regeln der StVO zu verletzen.

c. § 34 StGB

Freilich kann sich auch ein Feuerwehrmann oder ein Mitarbeiter des Rettungsdienstes auf den rechtfertigenden Notstand berufen, wenn dessen Voraussetzungen vorliegen. § 34 StGB ist einerseits weiter als § 35 StVO, insoweit bei § 34 StGB nicht verlangt wird, daß mit einem bestimmten Fahrzeug oder einem bestimmt ausgestatteten Fahrzeug gefahren wird. § 34 StGB ist aber gleichwohl insoweit strenger, als hier eine Abwägung der betroffenen Rechtsgüter vorzunehmen ist. Dabei ist die Gefahr, um deren Abwehr es bei dem Einsatz geht, einerseits abzuwägen gegen die Gefahr, die mit der Verletzung von StVO-Regeln andererseits verbunden ist. Im Hinblick auf die erheblichen Gefahren vorschriftswidriger Fahrweise, die noch durch den Umstand gesteigert werden, daß ja im Privat-Kfz keine geeigneten Sondersignale zur Warnung zur Verfügung stehen, sind an diese Abwägung strenge Anforderungen zu stellen. Die Abwägung geht nur dann zugunsten der verkehrsordnungswidrigen Fahrweise aus, wenn die mit dem Einsatz abzuwehrende Gefahr die aus der Fahrweise folgenden Gefahren eindeutig erheblich überwiegt.

Im Ergebnis kann daher auch nicht geraten werden, sich bei Fahrten mit dem Privat-Kfz auf § 34 StGB zu verlassen, wenngleich dieser Rechtfertigungsgrund im Einzelfall hilfreich sein kann. Wegen der mit der Abwägung verbundenen Unsicherheiten in der Rechtsanwendung ist aber sicherlich nicht anzuraten, generell mit dem Privat-Kfz "Sonderrechte" unter Hinweis auf § 34 StGB in Anspruch nehmen zu wollen.

3. Fahrten mit dem NEF

Das NEF dient dazu, den regelmäßig nicht am Standort des RTW befindlichen Notarzt schnell zum Einsatzort zu bringen. Soweit es sich um die Fahrt zum Einsatzort handelt, sind daher die gleichen Erwägungen maßgeblich, die schon unter II.1. und II.2. angestellt wurden.

a. Rückfahrt

aa. Fehllalarm

Stellt sich der Einsatz als Fehllalarm heraus, wird der Notarzt vom NEF zum Krankenhaus zurückbefördert. Hierbei liegt keine höchste Eile vor, so daß die Sonderrechte nicht in Anspruch genommen werden dürfen. Auch beim NEF kann nicht davon ausgegangen werden, daß sich die höchste Eile schon aus der Erwägung ergebe, es sei sinnvoll, den Notarzt oder das NEF schnell wieder am Krankenhaus stationieren zu können, um so bei einem weiteren Einsatz schnell wieder einsatzbereit zu sein.

Anders ist es, wenn während der Rückfahrt ein neuer Einsatzbefehl folgt, denn dann liegt erneut eine Einsatzfahrt vor, bei der die Sonderrechte der §§ 35, 38 StVO in Anspruch genommen werden dürfen. Ebenso liegt höchste Eile vor, wenn der Notarzt von einer wichtigen Verrichtung im Krankenhaus abgezogen wurde - Beispiel: Unterbrechung einer OP - und er wegen dieser konkreten, dringenden Aufgabe dort dringend zurück erwartet wird.

bb. NEF folgt RTW

Steigt der Notarzt vor Ort in den RTW um und begleitet den Patienten dort ins Krankenhaus, stellt sich die Frage, ob das NEF unter Einsatzbedingungen dem RTW folgen darf oder ob er unter Beachtung der Verkehrsregeln zurückfahren muß. Einsatztaktisch wäre sicherlich wünschenswert, das NEF ebenso wie den RTW unter Einsatzbedingungen folgen zu lassen, da der Notarzt dann sogleich nach Eintreffen im Krankenhaus wieder in das NEF umsteigen könnte. Der Notarzt wäre dann für weitere Einsätze sogleich wieder einsatzbereit, was sich insbesondere dann günstig auf die Einsatzbereitschaft auswirken würde, wenn der RTW nicht dasjenige Krankenhaus ansteuert, in dem der Notarzt tätig ist. Es fragt sich jedoch, ob das einsatztaktisch Wünschenswerte auch das juristisch Erlaubte ist.

Unter rechtlichem Gesichtspunkt ist ein Folgen des NEF unter Einsatzbedingungen deswegen fraglich, weil für das NEF eigentlich keine höchste Eile mehr gegeben ist, wenn der Patient im RTW liegt und der Notarzt den Patienten dort begleitet.

Das Problem läßt sich nicht mit dem Hinweis lösen, daß RTW und NEF eine Einsatzeinheit bilden. Die Bildung von Einsatzeinheiten ist eine verwaltungstechnische Maßnahme, die allein der Koordinierung der Rettungsmittel dient; der StVO ist der Begriff der Einsatzeinheit fremd. Im übrigen kann auch nicht festgestellt werden, daß RTW und NEF stets eine Einheit bilden. Es ist ohne weiteres denkbar, daß RTW und NEF unabhängig voneinander operieren oder daß ein NEF mehreren RTW zugeordnet wird. Der Begriff der Einsatzeinheit führt daher nicht zur Lösung.

Verhältnismäßig einfach gelagert ist der Fall, daß auf dem NEF Rettungsmittel vorhanden sind, die auf dem RTW nicht vorhanden sind, in dem konkreten Einsatz aber - möglicherweise - benötigt werden. Es wird in solchen Fällen nicht möglich sein, die Einsatzmittel erst in den RTW umzuladen. Die jederzeitige Verfügbarkeit des NEF ist in diesen Fällen daher auch dann erforderlich, wenn der Notarzt im RTW mitfährt. Es ist hier nicht erforderlich - wenn auch möglich -, den RTW und das NEF als Einsatzeinheit aufzufassen, denn bei dieser Fallgestaltung liegt auch für das NEF höchste Eile vor. Das NEF fährt daher sozusagen "aus eigenem Recht" unter Einsatzbedingungen.

Schwieriger zu beantworten ist der Fall, daß das NEF für die Betreuung des Patienten nicht benötigt wird, es vielmehr nur deswegen unter Einsatzbedingungen nacheilen soll, um alsbald den Notarzt wieder aufnehmen zu können. Liegt bereits ein neuer Einsatzbefehl vor, so liegt höchste Eile für das NEF vor, so daß unter Einsatzbedingungen gefahren werden darf. Hier hat der neue Einsatz für das NEF bereits begonnen, während der RTW gleichsam noch den vorherigen Einsatz beendet. Liegt jedoch noch kein neuer Einsatzbefehl vor, fehlt es letztlich an der Voraussetzung der höchsten Eile, so daß das NEF nicht unter Einsatzbedingungen dem RTW folgen darf.

Hiergegen wird eingewendet, daß die Funktionsfähigkeit des Rettungsdienstes eine hoheitliche Aufgabe ist. Daß die Funktionsfähigkeit des Rettungsdienstes eine hoheitliche Aufgabe ist, kann nach den Regelungen im Rettungsdienstgesetz kaum bestritten werden. Es fragt sich aber, ob dies dazu führt, daß einsatztaktische Überlegungen dem NEF die Fahrt unter Einsatzbedingungen gestatten.

Hiergegen spricht zweierlei: Zum einen ist die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben nur Hoheitsträgern aufgetragen. Zu den Hoheitsträgern gehören zweifellos die Feuerwehren, ob aber auch die Rettungsdienste hierzu gehören, ist durchaus fraglich. Die Rettungsdienste

könnten zwar als Beliehene anzusehen sein, die als Private staatliche Aufgaben wahrnehmen. Aber selbst wenn man dies annimmt, führt dies nicht zwangsläufig dazu, die privaten Rettungsdienste straßenverkehrsrechtlich der Feuerwehr gleichzustellen. Gegen eine solche Gleichstellung spricht vielmehr, daß die Rettungsdienste in § 35 StVO anders behandelt werden als die Feuerwehr. Während § 35 StVO "die Feuerwehr" von StVO-Regeln befreit, soweit dies "zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben" erforderlich ist, gilt dies im Bereich des Rettungsdienstes nur für die "Fahrzeuge des Rettungsdienstes" und dort auch nur zur Rettung von Menschenleben und der Abwehr schwerer Gesundheitsgefahren. Diese Unterscheidung im Wortlaut des § 35 StVO legt nahe, Feuerwehr und Rettungsdienste nicht gleichzustellen. Anders gesagt: Selbst wenn die Rettungsdienste wie die Feuerwehr eine hoheitliche Aufgabe wahrnehmen, muß dies nicht zwangsläufig bedeuten, daß sie zum Zwecke der Erfüllung dieser Aufgabe die gleichen Rechte im Straßenverkehr haben müßten wie die Feuerwehr. Freilich ist es kaum zu vermitteln, daß für ein von einem Feuerwehrmann gefahrenes NEF andere Regeln gelten sollen als für ein von einem Mitarbeiter eines (privaten) Rettungsdienstes gefahrenes NEF. Hier ist jedoch der Gesetzgeber gefragt, die Vorschriften des § 35 StVO bezüglich des Rettungsdienstes den entsprechenden Regelungen für die Feuerwehr anzupassen. Allein einsatztaktische Überlegungen können die unterschiedliche Behandlung von Feuerwehr und Rettungsdienst in § 35 StVO jedoch nicht außer Kraft setzen.

Zum zweiten ist zu berücksichtigen, daß selbst dann, wenn man den Rettungsdienst und die Feuerwehr insoweit gleich behandeln will, nach § 35 StVO der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten ist. Dieser setzt voraus, daß die ergriffene Maßnahme - hier: das Fahren unter Einsatzbedingungen - "erforderlich" ist. Dies bedeutet: Können andere, weniger einschneidende Maßnahmen ergriffen werden, so muß diese Alternative gewählt werden. Kostengesichtspunkte bleiben bei der Betrachtung von Alternativen grundsätzlich außer Betracht. Als Alternative käme hier in Betracht, mehr NEF für den Einsatz vorrätig zu halten. Stünde an jedem Krankenhaus ein NEF bereit, in das der Notarzt beim Eintreffen mit dem RTW umsteigen könnte, so müßte nicht so ein Wert darauf gelegt werden, daß gerade dasjenige NEF zusammen mit dem Notarzt beim Krankenhaus eintrifft, mit dem der Arzt zum Einsatzort gebracht wurde. Anders gesagt: Stehen genügend NEF zur Verfügung, benötigt der Notarzt nicht gerade "sein" NEF, so daß auch kein Bedürfnis dafür besteht, dieses NEF unter Einsatzbedingungen folgen zu

lassen. Es ist zuzugeben, daß bei knappen öffentlichen Mitteln eine so großzügige Ausstattung mit NEF kaum zu erwarten ist. Solche fiskalischen Erwägungen spielen bei der rein rechtlichen Überlegung, ob eine Maßnahme erforderlich und damit verhältnismäßig ist, keine Rolle. Auch hier gilt, daß der Gesetzgeber aufgerufen ist, diese Problematik durch eine Anpassung des § 35 StVO zu lösen, wenn der Staat finanziell nicht in der Lage ist, die hier in Betracht zu ziehende Alternative zu realisieren.

Daß der Gesetzgeber aufgerufen ist, diese Problematik durch eine Anpassung der StVO an die einsatztaktischen Gegebenheiten aufzulösen, zeigt sich im übrigen auch darin, daß die in § 35 StVO enthaltene Differenzierung zwischen Feuerwehr und Rettungsdienst in § 38 StVO nicht aufgenommen wird. Das kuriose Ergebnis ist, daß das NEF zwar keine Befreiung nach § 35 StVO genießt, wenn es dem RTW nachfolgt, aber berechtigt wäre, - trotz Pflicht zur StVO-gemäßen Fahrweise - die Sondersignale einzusetzen. Dieser Zustand ist mehr als unbefriedigend und bedarf der gesetzgeberischen Lösung.

Im Ergebnis ist daher festzustellen, daß das Folgen des NEF nach dem RTW unter Einsatzbedingungen allein wegen einsatztaktischer Überlegungen nicht zu rechtfertigen ist.

cc. NEF als "Räumfahrzeug"

Ist für die Rückfahrt des RTW höchste Eile geboten, wird bisweilen so verfahren, daß das NEF voraus fährt, Kreuzungen blockiert und für den RTW freihält und bei dessen Eintreffen an der Kreuzung weiter vorseilt, um dieses Vorgehen an der nächsten Kreuzung zu wiederholen. Auch dieses Vorgehen ist rechtlich zweifelhaft, weil auch hier für das NEF keine höchste Eile vorliegt, sondern nur für den RTW.

Insoweit wird bisweilen die Auffassung vertreten, daß NEF und RTW hier eine Einheit bilden, so daß die für den RTW vorliegende höchste Eile gleichsam auf das NEF ausstrahlt. Diese Auffassung ist sehr zweifelhaft, da die StVO den Begriff der Einsatzeinheit nicht kennt und eine entsprechende Vorschrift, wonach RTW und NEF in der geschilderten Weise zusammenwirken dürfen, gerade nicht vorhanden ist.

Selbst wenn RTW und NEF als Einheit aufzufassen sein sollten, müßten die Fahrzeuge dann aber auch als Einheit im Straßenverkehr erkennbar sein. Dies bedeutet, daß von ei-

ner Einheit nur dann auszugehen wäre, wenn andere Verkehrsteilnehmer beide Fahrzeuge als Einheit erkennen könnten. Dies könnte nur dann der Fall sein, wenn beide Fahrzeuge räumlich und zeitlich eng zusammenwirken. In der Praxis dürften allenfalls Abstände von ca. 200-300 Metern zulässig sein, da bei größeren Abständen der für andere Verkehrsteilnehmer erkennbare Zusammenhang entfiel. Wenn aber beide Fahrzeuge in so geringem Abstand fahren müßten, wäre der Zeitvorteil, der sich durch das Räumen der Kreuzung ergäbe, äußerst gering. Abgesehen davon, daß der so zu erzielende Zeitvorteil praktisch kaum eine Rolle spielen könnte, wäre unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit festzustellen, daß die mit diesem Vorgehen verbundenen Gefahren nicht durch den erzielbaren Zeitvorteil aufgewogen würden.

Ferner ist zu berücksichtigen, daß viele Verkehrsteilnehmer durch dieses Vorgehen unnötig verwirrt werden. Es kommt nicht selten vor, daß Verkehrsteilnehmer meinen, nach Weiterfahrt des NEF sei die Kreuzung wieder freigegeben, und sodann gerade in dem Moment in die Kreuzung einfahren, wenn der RTW naht. Die Unfallgefahr wird durch dieses Vorgehen daher eindeutig erhöht.

Im Ergebnis ist daher festzustellen, daß der Einsatz des NEF als "Räumfahrzeug" rechtlich zweifelhaft ist und praktisch kaum Vorteile bietet, die die erhöhte Unfallgefahr zudem nicht aufwiegen.

4. Übungsfahrten

Das Fahren unter Einsatzbedingungen muß geübt werden, wenn sichergestellt werden soll, daß im "Ernstfall" qualifiziertes Personal zur Verfügung steht. Fraglich ist aber, ob die Übungen unter Berufung auf § 35 StVO im öffentlichen Straßenverkehr durchgeführt werden dürfen.

Grundsätzlich ist diese Frage zu verneinen. Bei Übungsfahrten liegt eben keine höchste Eile vor, da kein realer Einsatz als Anlaß für die Fahrt vorliegt. Die höchste Eile ergibt sich insbesondere nicht aus dem Gesichtspunkt, daß das Üben solcher Fahrten notwendig ist. Denn es ließe sich für keinen Zeitpunkt sagen, daß es genau jetzt und nicht zu einer anderen Zeit möglich wäre, die Übungsfahrt durchzuführen. Zudem ist auch hier im Rahmen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nach Alternativen zu suchen. So wäre

etwa zu prüfen, ob Übungen auf Verkehrsübungsplätzen oder anderen, vom öffentlichen Verkehrsraum getrennten Orten durchgeführt werden können. Schließlich muß auch eine Abwägung zu Lasten der Übungsfahrten im öffentlichen Straßenverkehr ausgehen, denn die Gefahren der Fahrten unter Einsatzbedingungen sind erheblich, wie sich aus der bedauerlichen Anzahl von Unfällen bei solchen Fahrten ergibt. Demgegenüber stellt der Übungseffekt nur ein unzureichendes Gegengewicht dar.

Anders ist die Lage jedoch zu bewerten, wenn gerade die Einsatzfahrt im öffentlichen Straßenverkehr Gegenstand der Übung ist. Dies kann z.B. dann der Fall sein, wenn durch die Übung das Zusammenspiel verschiedener Einsatzkräfte - etwa mehrerer Feuerwehren bei einem Großschadenereignis - geübt und überprüft werden soll. Solche Übungen lassen sich nicht auf Verkehrsübungsplätzen simulieren und müssen zudem nur selten durchgeführt werden. Die oben mit Rücksicht auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz greifen hier daher nicht durch, so daß solche Übungen zulässig sind.

5. Unfälle bei Einsatzfahrten

a. Schadenersatzpflicht

§ 35 StVO befreit nur von Regeln der StVO, aber nicht von den Regeln des BGB über den Schadenersatz. Trotz Vorliegens der Voraussetzungen des § 35 StVO führt ein Unfall bei einer Einsatzfahrt daher zu einer Haftung auf Schadenersatz.

aa. Haftungsquoten

Kommt es zum Unfall auf einer Einsatzfahrt, ist zu prüfen, wie der Schaden zwischen den Beteiligten verteilt werden kann. Hierbei ist grundsätzlich die Betriebsgefahr eines Kfz zu berücksichtigen. Die Betriebsgefahr wird üblicherweise etwa mit 20% angesetzt, wenn nicht der Unfallgegner durch grobes Verschulden den Unfall allein zu vertreten hat. Im Hinblick auf die Gefahren von Fahrten unter Einsatzbedingungen und die besonderen Sorgfaltspflichten des Fahrers des Einsatzfahrzeuges dürften Fälle, in denen das gegnerische Verschulden so deutlich überwiegt, daß die Betriebsgefahr des Einsatzfahrzeuges gänzlich dahinter zurücktritt, selten sein.

Ein Unfall mit dem Einsatzfahrzeug ist auch grundsätzlich ein Indiz dafür, daß der Fahrer des Einsatzfahrzeuges seine besonderen Sorgfaltspflichten bei der Einsatzfahrt nicht gebührend berücksichtigt hat. Es dürfte daher für den Regelfall anzunehmen sein, daß auf Seiten des Einsatzfahrzeuges auch ein nicht unerhebliches Mitverschulden angerechnet werden muß.

Andererseits ist auf Seiten des Unfallgegners zu berücksichtigen, ob dieser die Sonder-signale möglicherweise nicht wahrgenommen hat, weil er allzu laute Musik gehört hat. Solches Verhalten wiegt zu Lasten des Unfallgegners.

Allgemeingültige Angaben zu Haftungsquoten lassen sich nicht machen, da die Haf-tungsquoten jeweils nach den Besonderheiten des Einzelfalles gebildet werden.

bb. Folgen grober Fahrlässigkeit

Fällt dem Fahrer des Einsatzfahrzeuges grobe Fahrlässigkeit zur Last, so hat dies schwerwiegende Folgen für dessen Beteiligung an dem Schaden am Einsatzfahrzeug. Denn einerseits entfällt bei grober Fahrlässigkeit die Eintrittspflicht der Kaskoversiche-rung für das Einsatzfahrzeug. Andererseits ist der Fahrer in diesem Falle verpflichtet, den Schaden am Einsatzfahrzeug dem Dienstherrn zu ersetzen. Die gilt sowohl für Be-amte wie für Angestellte. Der Fahrer läuft bei grober Fahrlässigkeit daher Gefahr, die Schäden am Einsatzfahrzeug aus eigener Tasche zahlen zu müssen.

Die Haftpflichtversicherung des Einsatzfahrzeuges tritt auch bei grober Fahrlässigkeit ein, so daß die Schäden des Unfallgegners auch in diesem Falle über die Kfz-Haftpflichtversicherung abgewickelt werden können.

Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerwiegendem Maße außer acht gelassen wird. Im Hinblick auf die besonderen Sorgfaltspflichten bei einer Einsatzfahrt ist die Schwelle zur groben Fahrlässigkeit rasch überschritten. Beispiele sind: Fahrt unter Alkoholeinfluß, erhebliche Geschwindig-keitsüberschreitung, blindes Vertrauen auf Beachtung von § 38 StVO durch andere Ver-kehrsteilnehmer. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, daß die Rechtsprechung eine Ge-schwindigkeit von mehr als 30 km/h bei der Einfahrt in eine Kreuzung bereits für grob fahrlässig erachtet.

b. Strafrecht

Kommt es bei dem Unfall zu einer Verletzung oder Tötung des Unfallgegners, kommt eine Strafbarkeit des Fahrers des Einsatzfahrzeuges wegen fahrlässiger Körperverletzung bzw. fahrlässiger Tötung in Betracht. Bei besonders verkehrsgefährdendem Verhalten kommt auch eine Strafbarkeit wegen gefährlichen Eingriffes in den Straßenverkehr in Betracht.

Der Fahrer des Einsatzfahrzeuges ist für sein Verhalten in strafrechtlicher Hinsicht allein verantwortlich. Dies bedeutet, daß er die Kosten eines Strafverfahrens (Gerichtskosten, Verteidigerhonorar) ebenso aus eigener Tasche zu zahlen hat wie eine evtl. verhängte Geldstrafe. Die Kosten und die Strafe werden nicht vom Dienstherrn übernommen, der Fahrer kann aber durch Abschluß einer Verkehrsrechtsschutzversicherung wenigstens die Kosten eines Strafverfahrens absichern.

6. Vorrang des Einsatzes

Bei einem Unfall im Straßenverkehr muß der Unfallverursacher grundsätzlich vor Ort bleiben und auf den Geschädigten warten, um ihm diejenigen Angaben zu machen, die der Geschädigte für die Durchsetzung seiner Schadenersatzpflichten benötigt (Name und Anschrift der Unfallbeteiligten, Halte und Kennzeichen der beteiligten Fahrzeuge, Tatsache der Unfallbeteiligung, wenn bekannt auch die Haftpflichtversicherungsdaten).

Die Wartepflicht besteht jedoch nur insoweit, als hierdurch nicht höherrangige anderweitige Rechtspflichten beeinträchtigt werden. Bei einem Unfall während der Einsatzfahrt muß daher geprüft werden, ob die Durchführung des Einsatzes gegenüber der Wartepflicht eine höherrangige Rechtspflicht darstellt.

Kommt es lediglich zu Sachschaden, so ist die Pflicht, den Einsatz durchzuführen, gegenüber der Wartepflicht jedenfalls dann höherrangig, wenn der Einsatz dringend ist. Der Fahrer des Einsatzfahrzeuges ist dann nicht verpflichtet, möglicherweise stundenlang auf den Geschädigten zu warten, sondern er ist im Gegenteil verpflichtet, den Einsatz durchzuführen. Wartet der Fahrer hier auf den Geschädigten und führt den Einsatz nicht aus, kommt sogar eine Strafbarkeit wegen unterlassener Hilfeleistung in Betracht.

Der Fahrer des Einsatzfahrzeuges hat in diesem Falle aber die Leitstelle über den Schaden zu informieren und nach Beendigung des Einsatzes den Vorfall der Polizei zu melden. Die Leitstelle hat zu dokumentieren, daß der Unfall gemeldet wurde und daß er sich während einer Einsatzfahrt zugetragen hat.

Kommt es dagegen zu Personenschäden oder ist der Einsatz trotz lediglich vorliegenden Sachschadens nicht dringend, ist die Abwägung nicht allgemein vorwegzunehmen. Vielmehr muß abgewogen werden, ob die Durchführung des Einsatzes oder das Verbleiben am Unfallort die höherrangige Pflicht darstellt. Die Schwere der Verletzungen einerseits sowie die Dringlichkeit des Einsatzes andererseits muß dabei abgewogen werden.

Im Zweifelsfall hat der Fahrer über Funk mit der Leitstelle Rücksprache zu nehmen, damit abgeschätzt werden kann, wie dringend der Einsatz ist und ob anderweitige Rettungsmittel zur Verfügung stehen.

Gleiches gilt, wenn das Einsatzfahrzeug zunächst den Notarzt vom Krankenhaus abholen soll, auf dem Weg dorthin aber bereits die Einsatzstelle oder einen anderweitigen Unfallort passiert. Auch in diesem Falle ist durch Rücksprache mit der Leitstelle zu klären, welches weitere Vorgehen einsatztaktisch am vorteilhaftesten ist.

7. Fahrerlaubnis

a. Fahrerlaubnisklasse

Der Fahrer des Einsatzfahrzeuges benötigt die für das Führen des Einsatzfahrzeuges erforderliche Fahrerlaubnis. Durch die Umstellung auf den EU-Führerschein sind die Fahrerlaubnisklassen geändert worden. Während bisher Inhaber der Klasse 3 Fahrzeuge bis zu 7,5 t Gesamtgewicht fahren durften, dürfen Inhaber der neuen Klasse B lediglich Fahrzeuge bis zu 3,5 t Gesamtgewicht fahren. Einsatzfahrzeuge sind vielfach schwerer. Hier gilt: Ohne die erforderliche Fahrerlaubnis darf das Einsatzfahrzeug nicht geführt werden.

Für NEF wird regelmäßig die Fahrerlaubnis der Klasse B genügen, für RTW die Fahrerlaubnis der Klasse C1. Für Einsatzfahrzeuge, die schwerer als 7,5 t sind, ist die Fahr-

erlaubnis der Klasse C erforderlich, bei Kombinationen mit Anhängern über 0,75 t die Klasse CE.

b. Personenbeförderung

Wer einen Krankenkraftwagen führt, bedarf nach § 48 FeV einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung. Hiervon sind die Krankenkraftwagen der Feuerwehren und der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste ausgenommen, so daß die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nur für private, nicht nach Landesrecht anerkannte Rettungsdienste erforderlich ist.

c. Notstand?

Auch ein Ausweichen auf den Gesichtspunkt des Notstandes ist grundsätzlich nicht möglich. Wenn auch in Ausnahmesituationen (plötzliche Erkrankung aller Mitarbeiter mit entsprechender Fahrerlaubnis) ein Rückgriff auf Notstandsgesichtspunkte möglich sein mag, kann jedenfalls nicht unter Hinweis auf Notstand das Führen von Einsatzfahrzeugen solchen Mitarbeitern zugewiesen werden, die die hierzu erforderliche Fahrerlaubnis nicht besitzen. Vor einem solchen Vorgehen ist im Hinblick auf die Strafbarkeit des Fahrens ohne Fahrerlaubnis und den dann drohenden Entzug der Fahrerlaubnis dringend abzuraten. Die Lösung des Problems besteht nicht in einer unangemessenen Ausdehnung der Notstandsregeln, sondern in der gezielten Weiterbildung der Mitarbeiter zum Kraftfahrer.

III. Fazit

Die rechtlichen Probleme im Zusammenhang mit einer Einsatzfahrt sind erheblich und unübersichtlich. Gleichwohl ist es erforderlich, daß die Fahrer von Einsatzfahrzeugen diese Probleme kennen und die jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen beachten. Es ist wichtig, die Fahrer von Einsatzfahrzeugen regelmäßig zu schulen und auf die rechtlichen Vorschriften aufmerksam zu machen. Werden die diesbezüglichen Rechts-

vorschriften beachtet, ist die Einsatzfahrt jedoch unter juristischem Gesichtspunkt unproblematisch.