

Kein Blaulicht für qualifizierten Krankentransport

OVG Lüneburg 12. Senat, 26. November 1998 (Az: 12 L 4158/97)

siehe auch: DAR 1999, 185; NZV 1999, 440

Krankenkraftwagen, mit denen qualifizierter Krankentransport außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes durchgeführt wird, sind keine Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes iS des § 52 Abs 3 Nr 4 StVZO und dürfen daher nicht zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen werden, wenn sie mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumleuchten) ausgerüstet sind.

Tatbestand

Die Klägerin wendet sich gegen die vom Beklagten als Kraftfahrzeugzulassungsstelle verfügte Stilllegung von Kraftfahrzeugen.

Die Klägerin betreibt mit Betriebssitz in der Stadt ein Unternehmen für Kraftdroschken (Taxis), auch ist sie seit dem Jahre 1965 im Krankentransport (Patiententransport) tätig. Hierzu waren ihr nach § 49 des Personenbeförderungsgesetzes (Verkehr mit Mietwagen) Genehmigungen erteilt worden. Sie hatte daher im Jahre 1988 zwei Krankentransportwagen und im Jahre 1989 zusätzlich einen Rettungstransportwagen angeschafft. Nach dem Inkrafttreten des Niedersächsischen Rettungsdienstgesetzes zum 1. Februar 1992 war es der Klägerin nach der Übergangsvorschrift des § 32 Niedersächsisches Rettungsdienstgesetz (NRettDG) gestattet, die Krankentransportwagen und den Rettungstransportwagen bis zum Ablauf des 31. Dezember 1994 im Rettungsdienst einzusetzen. In den Jahren 1992 und 1994 bemühte sich die Klägerin vergeblich, vom Beklagten gemäß § 5 NRettDG mit der Durchführung von Leistungen des Rettungsdienstes nach § 2 Abs. 2 NRettDG, also der Notfallrettung einschließlich des qualifizierten Krankentransportes beauftragt zu werden. Nach dem Scheitern dieser Bemühungen stellte die Klägerin Anfang des Jahres 1995 bei der Stadt Hameln als der nach dem Niedersächsischen Rettungsdienstgesetz zuständigen Genehmigungsbehörde den Antrag, ihr - der Klägerin - sowohl für den Rettungsdienstbereich der Stadt als auch den des Landkreises die geschäftsmäßige Durchführung des qualifizierten Krankentransportes im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 NRettDG zu gestatten. Diesem Antrag gab die Stadt mit Bescheid vom 20. Juni 1995 unter Auflagen statt, und zwar zunächst für den Zeitraum 30. Juni 1995 bis 30. Juni 1998. In der Auflage Nr. 8 des Genehmigungsbescheides heißt es:

"Die Beförderung von Kranken, Verletzten oder Hilfsbedürftigen, die nach ärztlicher Verordnung während der Beförderung einer fachgerechten Betreuung oder der besonderen Einrichtung eines Rettungsmittels benötigen, darf nur von Krankentransportwagen vorgenommen werden, die in Ausstattung und Ausrüstung dem Stand der Technik entsprechen. Die DIN 75080 ist zu beachten."

In der Auflage Nr. 10 heißt es weiter:

"Die Zusammenarbeit mit dem Rettungsdienst ist grundsätzlich zu sichern. Wird erkannt, daß es sich bei einem Transportauftrag um einen Notfall (Notfallrettung gem. § 2 Abs. 2 Nr. 1 NRettDG) handelt, ist eine unverzügliche Anforderung des Rettungsdienstes über die Leitstelle des örtlich zuständigen öffentlichen Rettungsdienstes erforderlich. Dies ist insbesondere immer dann der Fall, wenn ein Notarzt (Notarztsystem des Landkreises) hinzuzuziehen ist."

Nach der unter demselben Tag ausgefertigten Genehmigungsurkunde der Stadt durften von der Klägerin zur Durchführung des Krankentransportes nur vier Krankentransportwagen mit dem amtlichen Kennzeichen, und eingesetzt werden. Die Genehmigung nach § 19 NRettDG ist von der Stadt zuletzt mit Bescheid vom 30. Dezember 1996 bis zum 30. Juni 2000 verlängert worden, auch diese Genehmigung bezieht sich auf vier Krankentransportwagen und enthält in den Nummern 6 und 8 Auflagen, die im wesentlichen den Auflagen Nummern 8 und 10 des ursprünglichen Genehmigungsbescheides entsprechen. Der Klägerin sind von der Stadt auch weitere

Genehmigungsurkunden ausgestellt worden, zuletzt unter dem 15. Oktober 1998. Die Genehmigungsurkunde vom 15. Oktober 1998 bezieht sich ebenfalls auf vier Krankentransportwagen, und zwar auf Kraftfahrzeuge mit den amtlichen Kennzeichen und (bei den Fahrzeugen und handelt es sich um zwischenzeitlich von der Klägerin angeschaffte Ersatzfahrzeuge für die Fahrzeuge mit den früheren Kennzeichen und.

In den Rettungsdienstbereichen der Stadt und des Landkreises waren im Jahre 1995 (und sind weiterhin) tätig: im Rettungsdienstbereich der Stadt im Rahmen des öffentlichen Rettungsdienstes (Notfallrettung einschließlich des qualifizierten Krankentransports, § 2 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 und 2 NRettDG) die Stadt (Feuerwehr) und als Beauftragter nach § 5 NRettDG das Deutsche Rote Kreuz sowie im Rahmen des qualifizierten Krankentransportes außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 NRettDG) die Klägerin und die Firma; im Rettungsdienstbereich des Landkreises das Deutsche Rote Kreuz als Beauftragter nach § 5 NRettDG im Rahmen des öffentlichen Rettungsdienstes (einschließlich des qualifizierten Krankentransportes) sowie im Rahmen des qualifizierten Krankentransportes nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 NRettDG die Klägerin und die Firma.

Da der Beklagte - wie andere Zulassungsbehörden im Regierungsbezirk - mit Erlaß der Bezirksregierung vom 12. September 1995 (erneut) darauf hingewiesen worden war, daß nach Ansicht der Bezirksregierung gemäß § 52 Abs. 3 Nr. 4 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nur Fahrzeuge des "Rettungsdienstes" mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausgerüstet sein könnten, Rettungsdienstfahrzeuge aber nur von den Trägern des Rettungsdienstes nach § 3 NRettDG sowie von diesen nach § 5 NRettDG beauftragten Dritten, nicht aber von anderen Organisationen betrieben werden könnten, und daß es deshalb Organisationen, die lediglich qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes aufgrund einer Genehmigung nach § 19 NRettDG durchführten, nicht gestattet sei, ihre Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht auszurüsten, wies der Beklagte die Klägerin mit Schreiben vom 17. Oktober 1995 auf diese, auch nach seiner Ansicht bestehende Rechtslage hin. Außerdem bat er sie, "Maßnahmen zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes Ihrer Fahrzeuge, soweit sie mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausgerüstet sind, durchzuführen". Den Abbau der Rundumleuchten sollte die Klägerin - nach der vom Beklagten geäußerten Bitte - binnen eines Monats nach Zugang des Schreibens vom 17. Oktober 1995 bestätigen. Des weiteren behielt sich der Beklagte für den Fall, daß die Klägerin diese Frist nicht einhalten sollte, "vor, Maßnahmen nach § 17 ff. der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einzuleiten".

Mit Schreiben ihres jetzigen Prozeßbevollmächtigten vom 20. November 1995 ließ die Klägerin erklären, daß die von ihr für den qualifizierten Krankentransport nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 NRettDG eingesetzten Kraftfahrzeuge im Zeitpunkt ihrer Zulassung ordnungsgemäß entsprechend der DIN 75080 Teil 1, Tz. 3.2.9 ausgerüstet gewesen seien; im übrigen sei ihr mit dem für sofort vollziehbar erklärten Genehmigungsbescheid der Stadt Hameln vom 20. Juni 1995 aufgegeben worden, "DIN-gemäß mit Blaulicht und Martinshorn ausgestattete" Fahrzeuge einzusetzen. Damit sei sie bzw. seien die bei ihr eingesetzten Fahrzeugführer berechtigt, Krankentransportwagen mit dieser Ausstattung zu führen. Wie bereits in der Rechtsprechung zu § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO a.F. entschieden worden sei, bestehe im Hinblick auf die Ausstattung von Krankentransportwagen mit "Blaulicht und Martinshorn" zwischen den Fahrzeugen des öffentlichen Rettungsdienstes und Fahrzeugen von Privatunternehmern kein Unterschied. Sie - die Klägerin - lehne daher aus den genannten Gründen den Abbau des "Blaulichts" an ihren Fahrzeugen ab. Daraufhin untersagte der Beklagte der Klägerin mit der hier umstrittenen Verfügung vom 28. November 1995 - der Klägerin am 30. November 1995 zugestellt - nach § 17 Abs. 1 StVZO die Benutzung der Fahrzeuge mit dem amtlichen Kennzeichen und im öffentlichen Straßenverkehr, weil die Fahrzeuge nicht den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechen würden. Die Klägerin wurde weiter verpflichtet, die Fahrzeugscheine bzw. die Betriebserlaubnisse nebst Kraftfahrzeugscheinen dem Beklagten unverzüglich vorzulegen, auch wurde ihr anderenfalls die zwangsweise Stilllegung der Fahrzeuge angedroht, wobei darauf hingewiesen wurde, daß die Stilllegung nur abgewendet werden könnte, wenn die Fahrzeuge abgemeldet würden oder der Nachweis erbracht würde, daß die beanstandeten Mängel (Ausrüstung der Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht) beseitigt worden seien. Des weiteren wurde in der Verfügung vom 28. November 1995 nach den §§ 4 und 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr in Verbindung mit der Nr. 245 des Gebührentarifs eine Gebühr in Höhe von 80,- DM festgesetzt. Zum Zeitpunkt des Erlasses der

Verfügung vom 28. November 1995 waren auf die Klägerin neben den in der Verfügung genannten vier Krankentransportwagen 13 weitere, nicht als Krankentransportwagen zu verwendende Kraftfahrzeuge zugelassen.

Die Klägerin erhob am Dienstag, dem 2. Januar 1996 Widerspruch, der mit Widerspruchsbescheid der Bezirksregierung Hannover vom 10. Juni 1996 als unbegründet zurückgewiesen wurde. Zur Begründung führte die Widerspruchsbehörde aus:

Nach § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO dürften nur Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausgestattet sein. Da für das Rettungswesen die Gesetzgebungskompetenz der Länder bestehe, seien zur Beantwortung der Frage, ob es sich bei einem Kraftfahrzeug um ein Kraftfahrzeug des Rettungswesens handle, die einschlägigen landesrechtlichen Vorschriften über das Rettungswesen heranzuziehen, für den Bereich des Landes Niedersachsen somit die Vorschriften des Niedersächsischen Rettungsdienstgesetzes. Nach dem Niedersächsischen Rettungsdienstgesetz könnten aber nur die Träger des Rettungsdienstes im Sinne des § 3 NRettdG oder von diesen gemäß § 5 NRettdG beauftragte Dritte als Rettungsdienst angesehen werden. Soweit in Urteilen vor Inkrafttreten der zu § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO im Jahre 1993 ergangenen Änderungsverordnung etwas anderes festgestellt worden sei, sei dies nicht mehr maßgeblich. Auch die im Genehmigungsbescheid der Stadt Hameln vom 20. Juni 1995 erwähnte DIN-Norm besage nichts Gegenteiliges. Zum einen gehe eine Rechtsnorm - hier § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO - einer DIN-Norm vor, zum anderen sei die DIN-Norm vor Änderung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO verfaßt worden und damit (teilweise) überholt. Bezöge sich § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO n.F. aber nur auf Fahrzeuge des Rettungsdienstes, die von Trägern dieses Dienstes im Sinne des § 3 NRettdG oder von beauftragten Dritten im Sinne des § 5 NRettdG gehalten würden, so sei die Klägerin, die lediglich außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes qualifizierten Krankentransport anbiete, nicht berechtigt, Fahrzeuge zu halten, die mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumleuchten) ausgerüstet seien. Aus diesem Grunde sei der Beklagte berechtigt gewesen, die Benutzung der vorschriftswidrig ausgestatteten Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr gemäß § 17 StVZO zu untersagen. Auch die Gebührenfestsetzung sei nicht zu beanstanden.

Zuvor, und zwar unter dem 12. April 1996 hatte die Klägerin - vorsorglich - bei der Bezirksregierung beantragt, ihr eine Ausnahmegenehmigung zum Ausrüsten der in der Stilllegungsverfügung vom 28. November 1995 genannten vier Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) zu gestatten. Dieser Antrag wurde mit Bescheid der Bezirksregierung Hannover vom 11. Juni 1996 abgelehnt. Hierzu wurde ausgeführt, im Rahmen der zu treffenden Ermessensentscheidung nach § 70 StVZO habe berücksichtigt werden müssen, inwieweit die Erteilung der (Ausnahme-) Genehmigung mit den Interessen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren sei. Ferner habe geprüft werden müssen, ob der von der Klägerin bezweckte Transport in angemessener Weise durch den bestehenden (öffentlichen) Rettungsdienst erfolgen könne. Würde aber der Klägerin die begehrte Ausnahmegenehmigung erteilt werden, so würde hierdurch ein Berufungsfall geschaffen werden, weil zahlreiche weitere Unternehmen aus dem Bereich des qualifizierten Krankentransportes außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes eine entsprechende Ausnahmegenehmigung beantragen würden, obwohl der Rettungsdienst in Niedersachsen von den nach § 3 NRettdG anerkannten Trägern bzw. deren Beauftragten (vgl. § 5 NRettdG) flächendeckend und ausreichend gewährleistet sei. Soweit sich die Klägerin in ihrem Antrag auf Notfalleinsätze innerhalb des qualifizierten Krankentransportes berufe, sei ihr entgegenzuhalten, daß jede im Krankentransport tätige Firma mit dieser Begründung dann ebenfalls eine Ausnahmegenehmigung zum Führen einer Kennleuchte für blaues Blinklicht (Rundumlicht) beanspruchen könne. Müsse aber damit gerechnet werden, daß sowohl den im qualifizierten als auch den im einfachen Krankentransport tätigen Firmen außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes eine Ausnahmegenehmigung für die Verwendung des blauen Blinklichtes (Rundumlicht) zu erteilen sei, so müßte durch eine vermehrte Verwendung von Blaulicht und Einsatzhorn an dafür nicht vorgesehenen Fahrzeugen bei anderen Verkehrsteilnehmern in erheblichem Maße die Warnfunktion dieser Sondersignale verlorengehen, auch sei zu befürchten, daß die allgemeine Akzeptanz der durch die Benutzung dieser Einrichtung gewährenden Sonderrechte deutlich sinken könnte. Die Klägerin erhob auch gegen den Bescheid vom 11. Juni 1996 Widerspruch, über den noch nicht entschieden ist.

Die Klägerin hat am 15. Juli 1996, einem Montag, gegen den ihr am 14. Juni 1996 zugestellten Widerspruchsbescheid vom 10. Juni 1996 Klage erhoben. Im Laufe des Klageverfahrens hat die

Klägerin am 7. Januar 1997 beim Verwaltungsgericht um die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes nachgesucht und hierzu geltend gemacht, das Kraftfahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen solle Mitte Januar 1997 veräußert und durch ein anderes Kraftfahrzeug ersetzt werden. Der Beklagte weigere sich aber, das Ersatzfahrzeug, das mit einer Kennleuchte für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausgerüstet sei, zuzulassen, obwohl der 7. Senat des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes in einem Beschluß vom 8. Juli 1996 - 7 M 2488/96 -, der von der Firma erstritten worden sei, festgestellt habe, daß auch die im qualifizierten Rettungsdienst nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 NRettdG eingesetzte Kraftfahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausgestattet sein dürften. Mit Beschluß vom 28. Januar 1997 - 3 B 19/97.Hi - hat das Verwaltungsgericht den Beklagten im Wege des Erlasses einer einstweiligen Anordnung verpflichtet, das von der Klägerin benannte Ersatzfahrzeug mit der Ausrüstung von Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) bis zum rechtskräftigen Abschluß des Klageverfahrens zuzulassen. Zur Begründung wurde ausgeführt:

Nach § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO dürften mit einer oder mehreren Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) nur Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes, die für den Krankentransport oder die Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt seien, ausgerüstet werden. Mit der im Jahre 1993 erfolgten Änderung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO habe erreicht werden sollen, daß Krankenfahrzeuge berechtigtermaßen nur noch dann mit den in Rede stehenden Kennleuchten ausgerüstet würden, wenn es sich um solche des Rettungsdienstes handele. Hiermit sollte erreicht werden, daß nur derjenige einen Krankenwagen mit den genannten Kennleuchten ausrüsten könne, der diesen Krankenwagen auch berechtigtermaßen benutzen dürfe. Blaues Blinklicht im öffentlichen Straßenverkehr dürfe zusammen mit dem Einsatzhorn nach § 38 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) u.a. nur dann verwendet werden, wenn höchste Eile geboten sei, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Ob die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme des Wegerechts nach § 38 StVO vorlägen, sei nicht formell danach zu beurteilen, in welchem organisatorischen Zusammenhang das Wegerecht in Anspruch genommen werde, sondern danach, welchem Zweck die Inanspruchnahme inhaltlich diene. Dies ergebe sich daraus, daß nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 NRettdG Leistungen des qualifizierten Krankentransportes im Rahmen des Rettungsdienstes erbracht werden dürften. Leistungen gleichen Inhalts könnten aufgrund einer Genehmigung nach § 19 NRettdG auch außerhalb des (öffentlichen) Rettungsdienstes und damit von Personen erbracht werden, die nicht selbst Träger des (öffentlichen) Rettungsdienstes seien und auch nicht nach § 5 NRettdG mit der Durchführung des (öffentlichen) Rettungsdienstes beauftragt worden seien. Eine inhaltliche Unterscheidung zwischen dem qualifizierten Krankentransport nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 NRettdG innerhalb des Rettungsdienstes und dem geschäftsmäßig durchgeführten Krankentransport nach § 19 NRettdG außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes bestehe nicht. § 52 Abs. 3 4 StVZO zwingt aber nicht dazu, den Begriff des Krankenkraftwagens im Rettungsdienst auf den Rettungsdienst im organisatorischen Sinne, also den nur öffentlich betriebenen Rettungsdienst (nach § 3 bzw. § 5 NRettdG) zu begrenzen. Selbst wenn man davon ausgehe, daß der Ordnungsgeber den in § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO genannten Begriff des "Rettungsdienstes" im Sinne seiner Verwendung in den einschlägigen Landesgesetzen verstanden wissen wollte, sei zu berücksichtigen, daß das Niedersächsische Rettungsdienstgesetz diesen Begriff im doppelten Sinne verwende. Im funktionellen Sinne umfasse der "Rettungsdienst" sowohl die Notfallrettung als auch den qualifizierten Krankentransport, wohingegen im organisatorischen Sinne der Rettungsdienst nur die Tätigkeit der in den §§ 3 und 5 NRettdG genannten Träger bzw. Beauftragten meine. Es zwingt aber nichts zu der Annahme, daß § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO gerade nur an die organisatorische Bedeutung des Rettungsdienstbegriffes anknüpfe. Vielmehr lege es im Hinblick auf die auch bei Fahrten im Rahmen des qualifizierten Krankentransportes auftretenden Notsituationen, die den Einsatz des Blaulichtes erfordern könnten, näher, daß § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO von der funktionellen Bedeutung des Rettungsdienstbegriffes ausgehe. Auch die Änderungsverordnung des Jahres 1993 lasse nichts Gegenteiliges erkennen. Für den Fall des Entstehens eines Notfalls, der die Inanspruchnahme des Wegerechtes durch blaues Blinklicht und Einsatzhorn rechtfertige, also für den Fall eines materiellen Rettungsdiensteinsatzes, müßten auch die im qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes eingesetzten Krankentransportwagen mit blauem Blinklicht nach § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO zulässigerweise ausgerüstet sein.

Aufgrund des Beschlusses vom 28. Januar 1997 ließ der Beklagte das Ersatzfahrzeug, u.a. ausgestattet mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) mit dem amtlichen Kennzeichen - vorläufig -

zu. Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen ist zunächst (vorübergehend) stillgelegt und nunmehr durch das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen ersetzt worden.

Zur Begründung ihrer Klage hat die Klägerin geltend gemacht:

Die Stilllegungsverfügung vom 28. November 1995 erweise sich als rechtswidrig, weil die von ihr im sog. qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes eingesetzten Krankentransportwagen auch solche des Rettungsdienstes im Sinne des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO seien. Zwar sei durch die Änderungsverordnung vom Juni 1993 in die Norm die Worte "des Rettungsdienstes" eingefügt worden, damit sei vom Normgeber aber nicht eine Eingrenzung auf den öffentlichen Rettungsdienst vorgenommen worden. Weiter ergebe sich auch aus Sinn und Zweck des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO, daß sich diese Bestimmung auch auf Krankentransportfahrzeuge beziehen müsse, die außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes im qualifizierten Krankentransport eingesetzt würden. Die Zulassung blauen Blinklichts solle einen effektiven, für die übrigen Verkehrsteilnehmer möglichst ungefährlichen Rettungsdienstesinsatz ermöglichen. Bei dieser Zielbestimmung sei es aber unerheblich, ob es sich um eine Notfallrettung oder einen qualifizierten Krankentransport innerhalb des Rettungsdienstes handle. Es sei auch gerechtfertigt, daß der qualifizierte Krankentransport (innerhalb und außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes) mit Einrichtungen für Sondersignale (blaues Blinklicht sowie Einsatzhorn) ausgerüstet werde; denn nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen würden bei 8,5 % der Einsätze im qualifizierten Krankentransport bei Patienten Komplikationen auftreten, also bei immerhin 249 der untersuchten 2.927 Einsätze. Bei 2 % der Einsätze, und zwar bei 16 Fahrten, hätten dieses Komplikationen sogar dazu geführt, daß der Notarzt tätig werden müsse. Betrachte man die Krankentransporte am Wochenende und zur Nachtzeit, so seien bei 15,9 % der Patienten medizinische Probleme aufgetreten, bei 4,2 % habe der Krankentransport unter Sondersignalverwendung beendet werden müssen. Auch bei den von ihr transportierten Patienten sei es zu einer lebensbedrohlichen Situation, bei der Sondersignale hätten eingesetzt werden müssen, gekommen, und zwar habe im August 1996 eine Patientin mit Herzinfarkt schnellstmöglich ins Krankenhaus eingeliefert werden müssen. Dies habe der Beklagte zum Anlaß genommen, gegen sie - die Klägerin - ein Ordnungswidrigkeitenverfahren einzuleiten. Es sei auch nicht möglich, die Bestimmung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO dahingehend auszulegen, daß sie sich nur auf den öffentlichen Rettungsdienst beziehe. Der Rettungsdienst werde in 16 Bundesländern unterschiedlich geregelt. Die Landesgesetzgeber differenzierten aber nicht, wie dies der von dem Beklagten erwähnte Erlaß des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Technologie und Verkehr tue, nach öffentlichem Rettungsdienst und qualifiziertem Krankentransport. Vielmehr würden beide Transportarten als Einheit gesehen. Müsse damit auf den Rettungsdienst im funktionellen Sinne abgehoben werden, wie dies der 7. Senat des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes im Beschluß vom 8. Juli 1996 richtigerweise getan habe, so müßten auch Fahrzeuge, die im qualifizierten Rettungsdienst außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes eingesetzt würden, mit blauem Blinklicht ausgerüstet werden.

Aber selbst wenn die von ihr eingesetzten Fahrzeuge nicht bereits nach § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO als solche des Rettungsdienstes anzusehen seien, müsse ihr die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) im Wege einer zu erteilenden Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO gestattet werden. Auch insoweit sei darauf hinzuweisen, daß Notsituationen, also Akutfälle auch beim qualifizierten Krankentransport in nicht unerheblichem Maße auftreten würden. Für diese Notsituationen müsse der Krankentransportwagen aber, damit das Leben des jeweiligen Patienten gerettet werden könnte, mit blauem Blinklicht sowie Einsatzhorn ausgerüstet sein.

Die Klägerin hat beantragt, den Bescheid des Beklagten vom 28. November 1995 und den Widerspruchsbescheid der Bezirksregierung Hannover vom 10. Juni 1996 aufzuheben.

Der Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Er hat entgegnet:

Wie in einem Erlaß des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr aus dem Jahre 1996 zutreffend hervorgehoben worden sei, könnte sich die Bestimmung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO nur auf Krankentransportwagen des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes beziehen. Andere Krankentransportwagen, die qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes durchführten, also nur nach § 19 NREttDG zugelassenen seien, erfüllten diese

Voraussetzungen nicht. Wenn in einem Beschluß des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes vom 8. Juli 1996 ein anderer Standpunkt eingenommen worden sei, werde dabei übersehen, daß die durch den Normgeber vorgesehene Ausrüstung von Fahrzeugen mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn in erster Linie Ausdruck des öffentlichen Charakters der mit diesen Fahrzeugen ausgeübten Funktionen sei. Auch das Niedersächsische Rettungsdienstgesetz differenziere eindeutig zwischen dem öffentlichen Rettungsdienst und dem im dritten Teil des Gesetzes geregelten qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes. Der Klägerin sei es aber nach der ihr gemäß § 19 NRettDG erteilten Genehmigung ausdrücklich nicht gestattet, Notfallrettung mit den auf sie zugelassenen Krankentransportfahrzeugen durchzuführen. Vielmehr müsse sie sich durch gehörige Erforschung des Sachverhalts vor bzw. bei der Annahme eines Transportauftrages darüber Klarheit verschaffen, ob ein Notfall oder "nur" ein qualifizierter Krankentransport vorliege. Bei geringstem Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen für einen qualifizierten Krankentransport sei der Auftrag im Interesse des Patienten und unter Zurückstellung wirtschaftlicher Interessen der Klägerin an den öffentlichen Rettungsdienst abzugeben. Bei dieser Sachlage sei aber grundsätzlich nicht damit zu rechnen, daß es bei den von der Klägerin durchzuführenden Transporten, d.h. im Rahmen des qualifizierten Krankentransportes zu Komplikationen bei dem zu befördernden Patienten käme, die zu einer Notfallsituation und damit zu der Verwendung von Sondersignalen führen könnten. Die Anzahl der Fälle, in denen es im Rahmen des qualifizierten Krankentransportes außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes zu lebensbedrohlichen Komplikationen gekommen sei, könnten daher nur als verschwindend gering eingeschätzt werden. Wenn der 7. Senat des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes demgegenüber auf die bloße Möglichkeit des Auftretens von lebensbedrohlichen Situationen beim qualifizierten Krankentransport abhebe, so sei dies auch deshalb nicht einsichtig, weil mit dieser Argumentation zahlreiche Fahrzeuge, die Patienten oder Schwangere zu befördern hätten, also auch werdende Väter oder Fahrer von Mietwagen bzw. Kraftdroschken die Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit blauem Blinklicht verlangen könnten.

Das Verwaltungsgericht hat mit Gerichtsbescheid vom 21. April 1997 unter Bezugnahme auf seinen Beschluß vom 28. Januar 1997 - 3 B 19/97.Hi - der Klage stattgegeben und die Bescheide vom 28. November 1995 sowie vom 10. Juni 1996 aufgehoben.

Der Senat hat auf Antrag des Beklagten mit Beschluß vom 26. August 1997 - 12 L 2800/97 - die Berufung des Beklagten nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO (ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der angefochtenen Entscheidung) zugelassen. Wegen der Einzelheiten der Beschlußbegründung wird auf den Beschluß vom 26. August 1997 Bezug genommen.

Mit seiner rechtzeitig begründeten Berufung macht der Beklagte unter Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens geltend:

Wenn die Klägerin vortrage, bei 8,5 % aller als Krankentransport alarmierten Fälle müsse während des Transportes mit medizinischen Komplikationen gerechnet werden, so sei darauf hinzuweisen, daß medizinische Komplikationen den betreffenden Transport noch nicht zu einer Notfallrettung machen würden. Auch nach der von der Klägerin genannten Untersuchung sei nur bei einem Bruchteil der Fälle der Einsatz von Sondersignalen zur Rettung aus Lebensgefahr notwendig gewesen. Bezeichnenderweise habe die Untersuchung den Normgeber nicht veranlaßt, für Fahrzeuge des qualifizierten Krankentransports die Ausrüstung mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) und Signalhorn grundsätzlich vorzuschreiben, vielmehr sei an der Regelung in § 52 Abs. 3 StVZO festgehalten worden. Soweit die Klägerin auf die Bestimmung des § 52 Abs. 3 Nr. 5 StVZO und dort auf die Ausstattung "beliebiger Fahrzeuge" mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) abhebe, sei darauf aufmerksam zu machen, daß auch Fahrzeuge zur Beförderung von Blutkonserven grundsätzlich nur dann mit blauem Blinklicht ausgestattet werden dürften, wenn diese auch Blutkonserven oder Organe im Sinne der Notfallrettung transportierten. Daraus folge, daß nicht jedes Fahrzeug, welches Blutkonserven transportiere, grundsätzlich mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) auszustatten und dessen Verwendung zu genehmigen sei. Nur wenn die Fahrzeuge im Rahmen des anerkannten Blutspendedienstes auch in Notfallsituationen die Versorgung von Krankenhäusern und ähnlichen Einrichtungen mit Blutkonserven oder Organen sicherstellten, seien die Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) zuzulassen.

Die angefochtene Stilllegungsverfügung sei auch unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten nicht zu beanstanden. Mit Schreiben vom 17. Oktober 1995 sei die Klägerin auf die Rechtslage hingewiesen und weiter darauf aufmerksam gemacht worden, daß Maßnahmen nach den §§ 17 ff. StVZO gegen sie

ergriffen werden müßten, wenn nicht innerhalb eines Monats der Rückbau der Fahrzeuge vorgenommen werde. Da die Klägerin dieser Aufforderung nicht nachgekommen sei und im übrigen in einem späteren Schreiben den Abbau der Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausdrücklich abgelehnt habe, sei die Stilllegung der den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht entsprechenden Krankenkraftwagen geboten gewesen. Weniger einschneidende Maßnahmen wie etwa die Abdeckung der Signaleinrichtungen und die Außerbetriebnahme der Signaleinrichtungen durch eine technische Schaltung seien nicht in Betracht gekommen, weil die Klägerin durch das Betreiben des Eilverfahrens um die Zulassung des als Ersatzfahrzeug angeschafften Krankewagens mit dem amtlichen Kennzeichen deutlich gemacht habe, daß sie nicht bereit sei, Aufforderungen der Zulassungsbehörde hinsichtlich des ordnungsgemäßen Zustandes ihrer Kraftfahrzeuge Folge zu leisten. Außerdem erscheine es nicht ausreichend, wenn die Klägerin den Betrieb der Leuchten lediglich unmöglich gemacht hätte. Allein das Vorhandensein von blauen Blinkleuchten erwecke in der Öffentlichkeit den Eindruck, daß das jeweilige Fahrzeug zum Einsatz im Rettungsdienst geeignet und berechtigt sei. Bereits durch den hierdurch erweckten äußeren Anschein müsse die öffentliche Sicherheit in bezug auf die Vorgaben des Niedersächsischen Rettungsdienstgesetzes als gefährdet angesehen werden; denn es sei nicht auszuschließen, daß ein unbefangener Dritter in Unkenntnis der Bestimmungen des Niedersächsischen Rettungsdienstgesetzes und der darin getroffenen Unterscheidung zwischen Rettungsdienst (Notfallrettung) und qualifiziertem Krankentransport allein aufgrund des Vorhandenseins von blauen Blinklichtern an den Fahrzeugen davon ausgehe, daß die Fahrzeuge der Klägerin zum Einsatz in der Notfallrettung bestimmt und geeignet seien. Auch von daher sei der Abbau der Kennleuchten zwingend notwendig gewesen.

Der Beklagte beantragt,

unter Änderung des angefochtenen Gerichtsbescheides vom 21. April 1997 die Klage abzuweisen, soweit die Beteiligten das Verfahren nicht in der Hauptsache für erledigt erklärt haben.

Die Klägerin beantragt,

die Berufung zurückzuweisen, soweit die Beteiligten nicht das Verfahren in der Hauptsache für erledigt erklärt haben.

Sie erwidert unter Vertiefung ihres Vorbringens vor dem Verwaltungsgericht:

Nach einer im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführten Untersuchung entwickele sich eine nicht geringe Zahl von gemeldeten Krankentransporten im Laufe des Transportes zu Akutfällen, also zu sogenannten Notfällen. Dies gelte insbesondere für den qualifizierten Krankentransport auf dem Lande, wo die zu überbrückenden Distanzen länger und die Krankenhausdichte wesentlich geringer sei, derartige Transporte würden aber auch von ihr in nicht unbeträchtlicher Zahl durchgeführt. Bei 8,5 % der Krankenförderungen während der Tagesstunden und 15,9 % der Beförderungen während der Nachtstunden sowie an Wochenenden sei es zu medizinischen Komplikationen bei den beförderten Patienten gekommen.

Dafür, daß die von ihr im qualifizierten Krankentransport eingesetzten Fahrzeuge auch mit blauem Blinklicht ausgerüstet sein dürften, spreche im übrigen eine zu § 52 Abs. 3 StVZO vorzunehmende Gesamtbetrachtung. Zu verweisen sei nämlich auf die Bestimmung des § 52 Abs. 3 Nr. 5 StVZO. In dieser Vorschrift habe der Verordnungsgeber zum Ausdruck gebracht, daß die Ausstattung der Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) nicht auf Hoheitsträger oder mit der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben Beauftragter begrenzt sei, sondern funktional durch mögliche Notsituation, die deren Einsatz erforderten, bestimmt werde. Anders lasse sich die Ausstattung "beliebiger" Fahrzeuge, die nach ihrer Einrichtung zur Beförderung von Blutkonserven geeignet und nach dem Fahrzeugschein als Fahrzeuge des Blutspendedienstes anerkannt seien (so § 52 Abs. 3 Nr. 5 StVZO), nicht begründen. Notsituationen könnten aber, wie bereits angeführt, auch bei der Durchführung qualifizierter Krankentransporte regelmäßig und unvermeidbar eintreten. Einer Ausrüstung ihrer - der Klägerin - Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) stehe auch nicht entgegen, daß Krankewagenfahrer, die regelmäßig nur qualifizierten Krankentransport durchführten, grundsätzlich nicht über ein besonderes Training und auch nicht über Erfahrungen für Fahrten unter den in § 38 StVO genannten Bedingungen verfügten. Ein besonderes Training für Fahrten, die unter diesen Bedingungen durchzuführen seien, gebe es nämlich nicht, und zwar weder bei der Polizei noch bei der Feuerwehr noch beim Deutschen Roten Kreuz oder anderen

Rettungsdienstorganisationen. Vielmehr beschränke sich in allen Fällen die zusätzliche Ausbildung der dort eingesetzten Fahrer darauf, daß diese über die einschlägigen Bestimmungen wie z.B. die §§ 35, 38 StVO belehrt würden.

Schließlich erweise sich die angefochtene Stilllegungsverfügung auch deshalb als rechtswidrig, weil die dort genannten Fahrzeuge bereits mit den Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) auf sie - die Klägerin - vor Erlass der Verfügung ohne Beanstandungen zugelassen gewesen seien. Mithin hätte der Beklagte zunächst diese Zulassung (mit Rundumleuchten) widerrufen müssen, bevor er die Stilllegungsverfügung habe erlassen können.

Im Laufe des Berufungsverfahrens hat der Beklagte seine Verfügung vom 28. November 1995 teilweise, und zwar insoweit aufgehoben, als sie die Fahrzeuge mit den amtlichen Kennzeichen und betrifft. Die Beteiligten haben daraufhin insoweit das Verfahren übereinstimmend in der Hauptsache für erledigt erklärt.

Zur weiteren Sachdarstellung und zur Darstellung des Vorbringens der Beteiligten im einzelnen wird auf deren Schriftsätze - auch im Verfahren 3 B 19/97.Hi - und die beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten (Beiakten A), die Widerspruchsvorgänge der Bezirksregierung (Beiakte C) und die beigezogenen Gerichtsakten des 7. Senats des Niedersächsischen Obergerichtes - 7 L 1481/96 - (Beiakten D - F) sowie - 7 M 2488/96 - (Beiakte G) Bezug genommen. Diese Akten sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen.

Entscheidungsgründe

Soweit die Beteiligten das Verfahren in der Hauptsache für erledigt erklärt haben, soweit nämlich die Beklagte mit Schriftsatz vom 15. Oktober 1998 ihre Verfügung vom 28. November 1995 aufgehoben hat, weil die Klägerin nicht mehr Halterin der Fahrzeuge mit den amtlichen Kennzeichen und ist, ist das Verfahren in entsprechender Anwendung des § 92 Abs. 2 iVm § 125 Abs. 1 VwGO einzustellen und insoweit der angefochtene Gerichtsbescheid des Verwaltungsgerichts vom 21. April 1997 für unwirksam zu erklären.

Soweit der Beklagte seine Verfügung vom 28. November 1995, und zwar hinsichtlich der weiterhin auf die Klägerin zugelassenen Krankentransportwagen mit den amtlichen Kennzeichen aufrechterhalten hat, mithin insoweit streitig zu entscheiden ist, ist der Berufung der Beklagten der Erfolg zu versagen. Die Erfolglosigkeit der Berufung ergibt sich aber nicht etwa daraus, wie das Verwaltungsgericht im angefochtenen Gerichtsbescheid meint, daß die auf die Klägerin zugelassenen Krankentransportwagen solche des Rettungsdienstes im Sinne des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO sind und daher zulässigerweise mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausgerüstet werden könnten. Vielmehr werden die von der Klägerin (nur) im qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlichen Rettungsdienstes eingesetzten Krankentransportwagen nicht von der Bestimmung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO erfaßt, dürfen also mit den in Rede stehenden Kennleuchten nicht ausgerüstet werden. Das Verwaltungsgericht hat aber die angefochtene Verfügung vom 28. November 1995 des Beklagten (in der Gestalt des Widerspruchsbescheides der Bezirksregierung Hannover vom 10. Juni 1996) im Ergebnis zu Recht als rechtswidrig aufgehoben, weil sich die Verfügung als unverhältnismäßig erweist.

Die Klägerin ist nicht berechtigt, die auf sie zugelassenen Krankentransportwagen (zusätzlich) mit einer oder mehreren Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) auszurüsten; denn ihre (lediglich) im qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes einsetzbaren Krankenkraftwagen sind nicht Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes im Sinne des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO, so daß die Fahrzeuge nicht unter die Bestimmung des § 52 Abs. 3 StVZO fallen, der hier ausnahmsweise im öffentlichen Straßenverkehr die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) gestattet. Dies ergibt sich aus einer Auslegung des § 52 Abs. 3 StVZO, wobei zur Auslegung des § 52 Abs. 3 StVZO die dieser Vorschrift korrespondierenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (§ 35 Abs. 5a, § 38 StVO) in die Betrachtung einzubeziehen sind.

Auszugehen ist davon, daß die Bestimmung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO selbst und ihre Entstehungsgeschichte keine eindeutige Antwort darauf zulassen, ob unter Krankenkraftwagen als "Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes" nur solche zu verstehen sind, mit denen innerhalb des

öffentlich verantworteten Rettungsdienstes Notfallrettung, d.h. die Erstversorgung und fachlich betreute Beförderung von Notfallpatienten (Verletzten oder Erkrankten, die sich in Lebensgefahr befinden oder bei denen schwere gesundheitliche Schäden zu befürchten sind, wenn sie nicht schnellstmöglich medizinische Hilfe erhalten) und/oder qualifizierter Krankentransport, also der Transport von Kranken, Verletzten oder sonstigen bedürftigen Personen, die nicht Notfallpatienten sind, aber ggf. Erste Hilfe benötigen und die unter sachgerechter Betreuung befördert werden müssen (vgl. hierzu Denninger, DÖV 1987, 981 (983)), durchgeführt werden, oder ob auch solche Krankenkraftwagen unter die Bestimmung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO fallen, die lediglich im qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes eingesetzt werden. Der Verordnungsgeber hat nämlich weder in § 52 StVZO noch in einer anderen Norm der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (oder der Straßenverkehrsordnung) den Begriff des Rettungsdienstes definiert oder näher umschrieben; dies gilt auch für das Straßenverkehrsgesetz. Auch die Entstehungsgeschichte des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO gibt für die hier interessierende Frage keine eindeutigen Hinweise. Allerdings wurde durch die 15. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vom 23.6.1993, VkB1. 1993, 609) § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO umgestaltet und dabei insbesondere der Begriff des Kraftfahrzeuges durch den Begriff des "Kraftfahrzeuges des Rettungsdienstes" ersetzt. Nach der amtlichen Begründung (Tz. 15.1 (zu Art. 1 Nr. 15 a), aaO, S. 614) soll durch diese Ergänzung aber (nur) verhindert werden, daß - wie dies die frühere Formulierung zuließ - jedermann einen Krankenkraftwagen mit Kennleuchten für blaues Blinklicht zulassen konnte. Ob mit der vorgenommenen Einschränkung, wonach nur noch Krankenkraftwagen "des Rettungsdienstes" zusätzlich mit blauem Blinklicht ausgerüstet werden dürfen, zugleich eine Eingrenzung auf die ausschließlich im öffentlich verantworteten Rettungsdienst eingesetzten Krankenkraftwagen verbunden ist oder ob hierunter alle im Rettungsdienst, also auch außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes eingesetzten Krankenkraftwagen zu verstehen sind, läßt die Begründung der Änderungsverordnung offen. Allerdings kann der Begründung zumindest entnommen werden, daß der Verordnungsgeber mit der geänderten Formulierung, d.h. mit der Aufnahme des zusätzlichen Merkmals, es müsse sich um Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes handeln, welche für Krankentransport oder die Notfallrettung besonders eingerichtet und anerkannt seien, eine Begrenzung auf solche Fahrzeuge vornehmen wollte, denen besondere Aufgaben zum Transport von Kranken und/oder in einer Notsituation (Notfall) befindlichen Personen zukommt. Diese Überlegung führt für sich genommen aber noch nicht dazu, die hier interessierende Frage in die eine oder andere Richtung zu beantworten; denn in § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO wird zur Charakterisierung des Krankenkraftwagens neben der Notfallrettung auch der Krankentransport, also auch der qualifizierte Krankentransport erwähnt, der allerdings vom öffentlich verantworteten Rettungsdienst auch ausgeführt werden kann. Eine Begriffsklärung durch Auslegung ist daher mit Hilfe der § 52 Abs. 3 StVZO beizumessenden Bedeutung und des mit ihm verfolgten Zwecks (unter Berücksichtigung der ihn korrespondierenden Vorschriften der §§ 35 Abs. 5a, 38 StVZO) vorzunehmen.

Hierbei ist zunächst darauf hinzuweisen, daß der Begriff des Krankenkraftwagens (Kraftfahrzeuges) "des Rettungsdienstes" im Sinne des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO entgegen der im Widerspruchsbescheid der Bezirksregierung Hannover vom 10. Juni 1996 und im Beschluß des 7. Senats des erkennenden Gerichts vom 8. Juli 1996 - 7 M 2488/96 - vertretenen Auffassung nicht mit Hilfe des Landesrechtes, insbesondere nicht mit Hilfe des für Niedersachsen geltenden Rettungsdienstgesetzes (vom 29.1.1992, Nds.GVBl. S. 21 - NRettdG -) bestimmt werden kann. Dies ergibt sich schon daraus, daß es bei der Auslegung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO um die Auslegung einer Norm geht, die bundeseinheitliche Geltung beansprucht, also auf einheitliche Geltung im gesamten Bundesgebiet angelegt ist. Allerdings ist es nicht ausgeschlossen, daß eine Vorschrift des Bundesrechtes ausdrücklich auf eine in einem Landesgesetz enthaltene Legaldefinition verweist, ein derartiger Fall liegt hier aber nicht vor. Vielmehr hat der Bundesverordnungsgeber in § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO ohne Bezugnahme auf Landesrecht den Begriff des Rettungsdienstes verwandt, mag die Regelung des Rettungsdienstwesens auch in die Legislativkompetenzen der Länder fallen. Verwendet das Bundesrecht aber einen Begriff, der wie hier durch die Landesgesetzgebung geprägt wird, so kann auf das Landesrecht nur unter bestimmten Voraussetzungen zur Auslegung des Bundesrechtes zurückgegriffen werden. Wegen des schon genannten Erfordernisses der bundeseinheitlichen Geltung - hier der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung - ist dies nämlich nur dann möglich, wenn auch im Landesrecht etwa wegen einheitlicher Verwendung eines in einem Musterentwurf verwandten Begriffs der Begriff einheitliche

Verwendung gefunden hat. Muß demgegenüber festgestellt werden, daß das jeweilige Landesrecht den zur Auslegung der Bundesnorm in den Blick genommenen Begriff unterschiedlich verwendet, liegt also insoweit eine einheitliche Begrifflichkeit (des Landesrechtes) nicht vor, so schließt dieser Umstand es aus, für die Auslegung einer Bundesnorm auf das Landesrecht zurückzugreifen; denn anderenfalls erhielt die Bundesnorm je nach Ausprägung des betreffenden Begriffs in dem jeweiligen Landesrecht einen von Bundesland zu Bundesland unterschiedlichen Gehalt, was mit dem Erfordernis der uneingeschränkten - nicht partikular veränderbaren - Geltung des Bundesrechtes nicht zu vereinbaren wäre.

Da aber der Begriff des Rettungsdienstes in den Rettungsdienstgesetzen der Länder eine unterschiedliche Ausgestaltung erfahren hat, kann zur Auslegung des Rettungsdienstes im Sinne des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO nicht auf die Landesgesetzgebung, insbesondere nicht darauf zurückgegriffen werden, welchen Begriffsinhalt das Niedersächsische Rettungsdienstgesetz dem Rettungsdienst gegeben hat. Die Länder haben nämlich im Rahmen ihrer Gesetzgebungshoheit für das Rettungsdienstwesen unterschiedliche Organisationsstrukturen für die 16 Bundesländer vorgegeben, zumindest soweit es um den hier interessierenden bodengebundenen Rettungsdienst (vgl. § 3 Abs. 1 NRettdG), also nicht die Luftrettung geht. Dies gilt insbesondere für den qualifizierten Krankentransport. Während in Niedersachsen der qualifizierte Krankentransport vom öffentlich verantworteten Rettungsdienst, sei es von einem kommunalen Träger (§ 3 NRettdG), sei es von einem von diesem Träger beauftragten Dritten (§ 5 NRettdG) oder außerhalb des öffentlich-verantworteten Rettungsdienstes von einem hierzu nach § 19 NRettdG ermächtigten privaten Dritten durchgeführt werden kann, finden sich in anderen Bundesländern Regelungen, wonach die im niedersächsischen Landesrecht vorgenommene Differenzierung zwischen dem Rettungsdienst im organisatorischen und im funktionellen Sinne unterblieben ist und etwa (grundsätzlich) der Rettungsdienst als Ganzes (einschließlich des sogenannten qualifizierten Krankentransportes) einem Träger als öffentliche Aufgabe anvertraut worden ist (s. hierzu beispielsweise die Rettungsdienstgesetze der Länder Bremen - Gesetz über den Rettungsdienst im Lande Bremen, vom 22.9.1992, Brem.GBl. S. 589 = SaBl. 1993, 53 -und Brandenburg, Brandenburgisches Rettungsdienstgesetz vom 8.5.1992, GV.BB 1992, I, 170 = SaBl. 1992, 1602). Wird aber (auch) der qualifizierte Krankentransport in einigen Bundesländern nur kommunalen Trägern als öffentliche Aufgabe zugewiesen (die hiergegen möglicherweise bestehenden verfassungsrechtlichen Bedenken - s. dazu BVerwG, Urt. v. 26.10.1995 - BVerwG 3 C 10.94 -, Buchholz 418.15 Rettungswesen Nr. 5, S. 26 (28) - sind für die hier zu klärende Auslegungsfrage zu vernachlässigen), können also in diesen Bundesländern private Dritte qualifizierten Krankentransport in Krankenkraftwagen nicht durchführen, so ist schon hieraus zu folgern, daß in § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO nicht an einen (landesrechtliche geprägten) Rettungsdienstbegriff anzuknüpfen ist, der wie etwa in Niedersachsen zumindest im funktionellen Sinne auch den von privaten Dritten durchgeführten qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes umfaßt.

Läßt es somit die unterschiedliche Ausgestaltung der Organisation des qualifizierten Krankentransportes in den Bundesländern nicht zu, zur Auslegung des Begriffs des Krankenkraftwagens "des Rettungsdienstes" auf die Rettungsdienstgesetze der Länder wie z.B. das Niedersächsische Rettungsdienstgesetz zurückzugreifen, so kann dieser Begriff nur dadurch festgelegt werden, daß er anhand der - bundeseinheitlich geltenden - Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Straßenverkehrsordnung und dort mit Hilfe der einschlägigen Regelung des § 52 Abs. 3 StVZO und der ihr zuzuordnenden Bestimmungen der §§ 35 Abs. 5a, 38 StVZO bestimmt wird.

Bei einer an Sinn und Zweck des § 52 Abs. 3 StVZO, insbesondere der Bedeutung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO orientierten Auslegung ist es aber ausgeschlossen, daß die von einem privaten Dritten im qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes eingesetzten Krankentransportwagen als Krankenkraftwagen "des Rettungsdienstes" angesehen werden können. Bei dieser Auslegung ist zu berücksichtigen, daß nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in aller Regel Kraftfahrzeuge nicht mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausgestattet und mit dieser Ausstattung nicht zugelassen werden können. Es handelt sich vielmehr um eine Sonderausstattung, die nur ausnahmsweise zugelassen ist. Die mit Kennleuchten für blaues Blinklicht versehenen Fahrzeuge, die überdies nach § 55 Abs. 3 Satz 1 StVZO mit Einsatzhorn (Martinshorn) ausgerüstet sein müssen, werden nämlich nur deshalb so ausgestattet, weil es den Fahrzeugführern dieser Fahrzeuge in Sondersituationen gestattet sein soll, nach § 38 Abs. 1 StVO besondere Vorrechte wahrzunehmen bzw. nach § 35 Abs. 5a StVO von der Einhaltung der durch die

Straßenverkehrsordnung vorgegebenen Regelungen befreit zu sein. Dies soll aber nur dann möglich und zulässig sein, wenn - so die Formulierung in den §§ 35 Abs. 5a und 38 Abs. 1 Satz 1 StVO - höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Die Zusatzausrüstung mit Blaulicht und Martinshorn kann nämlich nicht losgelöst von ihrem konkreten Einsatz betrachtet werden, anderenfalls wäre die Ausrüstung entsprechender Fahrzeuge sinnlos und nicht (ausnahmsweise) zulässig. Hieraus folgt aber, daß ein im qualifizierten Krankentransport eingesetzter Krankenwagen nur dann nach Sinn und Zweck des § 52 Abs. 2 Nr. 4 StVO (iVm den §§ 35 Abs. 5a und 38 Abs. 1 StVO) ausgerüstet werden darf, wenn auch davon auszugehen ist, daß dieses Fahrzeug im Regelfall berechtigterweise dazu eingesetzt werden kann, mit Sondersignalen (Blaulicht und Martinshorn) Menschenleben in Notsituationen zu retten (oder von ihnen in einer Notsituation schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden). Dies ist aber bei den (nur) im qualifizierten Krankentransport eingesetzten Krankenkraftwagen nicht der Fall. Die lediglich im qualifizierten Krankentransporte außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes eingesetzten Krankentransportwagen dürfen nicht wie die im öffentlich-verantworteten Rettungsdienst bereitgehaltenen Krankenwagen zur Notfallrettung eingesetzt werden. Vielmehr hat vor dem Einsatz eines Krankenkraftwagens im qualifizierten Krankentransport, also vor Erteilung des Transportauftrages seitens des nur zu qualifiziertem Krankentransport Berechtigten sorgfältig geprüft zu werden, ob bei den zu befördernden Patienten eine Notfallrettungssituation vorliegt oder ein mit Hilfe des qualifizierten Krankentransportes (noch) zu lösender Transportfall. Können die auf die Klägerin zugelassenen Fahrzeuge von ihr aber berechtigterweise in der Notfallrettung gerade nicht eingesetzt werden, so ist es nicht gerechtfertigt, diese Fahrzeuge ausnahmsweise mit einer Sonderausrüstung (Blaulicht und Martinshorn) zuzulassen; denn diese Sonderausrüstung dürfte bei den der Klägerin nach § 19 NRettdG nur gestatteten Transporten nicht eingesetzt werden.

Eine andere Betrachtung und damit eine andere Auslegung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO ist entgegen der im Beschluß des 7. Senats des Niedersächsischen Obergerichtes vom 8. Juli 1996 (- 7 M 2488/96 - zum qualifizierten Krankentransport nach dem Niedersächsischen Rettungsdienstgesetz) vertretenen Auffassung auch nicht etwa deshalb geboten, weil nicht ausgeschlossen werden kann, daß ein - berechtigtermaßen - als qualifizierter Krankentransport begonnener Patiententransport unvorhergesehen in einen Notfallrettungsdiensteseinsatz umschlagen kann.

Die zu dieser Problematik vorliegenden tatsächlichen Erhebungen lassen ein derartiges "Umschlagen" bereits nicht als überwiegend wahrscheinlich und damit berücksichtigungsfähig erscheinen. So war es nach der auch von der Klägerin für ihren Standpunkt in Anspruch genommenen Untersuchung (Kühner/Puhan, Der Krankentransport als Aufgabe des Rettungsdienstes aus notfall-medizinischer Sicht, Handbuch des Rettungswesens, Stand: 1991, A.1.7.0, S. 6) bei - nur - 8,5 % aller untersuchten Einsätze überhaupt zu Komplikationen bei den beförderten Patienten gekommen. Aber auch diese Zahl ist insoweit zu relativieren, als es nur bei 2,5 % aller Einsätze zu einer Alarmierung eines Notarztes oder zur Verwendung von Sondersignalen (0,5 % bzw. 2 %), mithin zu Notfallrettungssituationen gekommen ist (Kühner/Puhan, aaO, S. 8). Aber auch wenn man nur die sog. kritischen Zeiten, und zwar die Nachtzeit und die Wochenenden betrachtet, ergibt sich hier eine Verwendung von Sondersignal bzw. eine Nachalarmierung des Notarztes lediglich bei 5,3 % (4,2 % bzw. 1,1 %). Selbst diese Prozentzahlen lassen nicht etwa den Schluß zu, bei etwa 5 % der nachts oder an Wochenenden durchgeführten Transporteinsätzen (des qualifizierten Krankentransportes) müsse mit einer die Verwendung von Sondersignalen rechtfertigenden Notsituation gerechnet werden. Bei dieser Argumentation würde nämlich übersehen, daß die Untersuchung von Kühner und Puhan keine Aussagen dazu macht, ob es sich bei den mit Sondersignalen beendeten Einsätzen um solche des qualifizierten Krankentransportes (eines Privatunternehmens) außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes gehandelt hat und ob - wenn dies der Fall gewesen sein sollte - nicht auch in einer unvorhergesehen aufgetretenen Notfallrettungssituation die Nachalarmierung der Notfallrettung über Funk, das sogenannte Rendezvous mit einem Notarzt- oder Rettungsdienstwagen zur Bewältigung der Notsituation ausgereicht hätte. Berücksichtigt man dies und stellt man - für Niedersachsen und für die von der Klägerin eingesetzten Fahrzeuge - weiter in Rechnung, daß nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 NRettdG ein qualifizierter Krankentransport nur nach ärztlicher Verordnung erfolgen darf, der Arzt aber gehalten ist, sorgfältig zu prüfen, ob bei dem zu befördernden Patienten noch ein qualifizierter Krankentransport ausreicht, so muß nach Einschätzung des Senats das Risiko, daß es bei einem von einem Privatunternehmen außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes als qualifizierter Krankentransport begonnener Patiententransport in einen

Notfallrettungseinsatz umschlägt, der auch nicht durch eine Rendezvouslösung (s.o.) angemessen bewältigt werden kann, als so gering angesehen werden, daß es aus der hier für die Auslegung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO anzustellenden Betrachtung ausgeschlossen werden kann.

Im übrigen - dies stellt eine selbständig tragende Erwägung des Berufungsurteils dar - kann es bei der Auslegung der Ausnahmevorschrift des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO nur darum gehen, ob die ausnahmsweise mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (und Martinshorn) auszurüstenden Fahrzeuge in der Regel, also nach ihrer gewöhnlichen Verwendungsart (auch) in Notfallsituationen mit Sondersignaleinrichtungen eingesetzt werden können. Hiervon kann aber bei den Fahrzeugen der Klägerin gerade nicht die Rede sein.

Betrachtet man weiter, die Stellung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO innerhalb der Norm, d.h. innerhalb des § 52 Abs. 3 StVZO, so spricht dies ebenfalls dafür, daß die von der Klägerin gehaltenen Fahrzeuge, die nur im qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes eingesetzt werden dürfen, nicht unter die Regelung des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO fallen.

Auch bei den sonstigen, in den Nummern 1 bis 3 und 5 des § 52 Abs. 3 StVZO erwähnten Kraftfahrzeugen handelt es sich um Fahrzeuge, die nur ausnahmsweise und nur deshalb mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausgerüstet werden dürfen, weil sie dazu dienen, in besonderen Notsituationen Sonderrechte wahrzunehmen. Dies gilt für Einsatzfahrzeuge der Polizei im weitesten Sinne (Nr. 1), Einsatz- und Kommandofahrzeuge der Feuerwehr, des Katastrophenschutzes sowie des Rettungsdienstes (Nr. 2), Fahrzeuge, die als Unfallhilfswagen der öffentlichen Verkehrsbetriebe anerkannt sind (Nr. 3), sowie Kraftfahrzeuge des Blutspendedienstes, die zur Beförderung von Blutkonserven geeignet sind (Nr. 5). Hierbei ist zu den in § 52 Abs. 3 Nr. 5 StVZO genannten Transportfahrzeugen des Blutspendedienstes hervorzuheben, daß es sich bei diesen Fahrzeugen nicht, wie die Klägerin meint, um "beliebige Fahrzeuge" handelt; denn insoweit gilt die gleiche Überlegung wie zu den Fahrzeugen nach § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO, und zwar die, daß die Zusatzeinrichtung nur zur Rettung von Menschenleben eingesetzt werden darf. Dies impliziert aber, daß auch die Kraftfahrzeuge des Blutspendedienstes dazu bestimmt sein müssen, im Regelfall zu lebensrettenden Einsätzen eingesetzt zu werden. Soll das Fahrzeug des Blutspendedienstes demgegenüber nur zum Transport von Blutkonserven ohne das Vorliegen eines Notfalles eingesetzt werden, so kann auch dieses Fahrzeug des Blutspendedienstes nicht mit Sondersignaleinrichtungen zugelassen werden.

Schließlich ist für die Auslegung des Rettungsdienstbegriffes im Sinne des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO auch aus der gebotenen Zusammenschau dieser Norm mit § 35 Abs. 5a und § 38 StVO zu folgern, daß die von der Klägerin gehaltenen Krankenkraftwagen nicht mit Sondersignaleinrichtungen (Kennleuchten für blaues Blinklicht und Martinshorn) ausgerüstet am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen können. Dies würde nämlich den Interessen der in den Wagen der Klägerin zu befördernden Patienten, den Interessen der bei der Klägerin angestellten Fahrer und Begleitpersonen, aber auch den Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmer widersprechen. Fahrer, die Sondersignale nach § 38 StVO einsetzen, treffen während des Einsatzes dieser Signale angesichts der mit einer Sonderrechtsfahrt regelmäßig verbundenen erhöhten Gefährdungssituation im besonderen Maße Sorgfaltspflichten (s. dazu Ufer, Der Gebrauch von Sonder- und Wegerechten durch Rettungsfahrzeuge im Straßenverkehr, Handbuch des Rettungswesens, Stand: 1993, B. I.4.5, S. 6). Diesen Fahrern wird nach § 38 Abs. 1 und 2 StVZO gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern ein besonderes Vorrecht eingeräumt, auch sind sie von der Einhaltung der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung nach § 35 Abs. 5a StVO während der Einsatzfahrt befreit. Dies entbindet sie aber nicht davon, etwa bei der Mißachtung des Rotlichts einer Ampelanlage oder der Erzwingung ihres Vorfahrtsrechts bei Einfahrt in eine Vorfahrtstraße den an sich vorfahrtsberechtigten Verkehr besonders sorgfältig zu beobachten und die so geschaffene Gefahrenlage durch eine erhöhte Sorgfalt und eine besondere Vorsicht auszugleichen (BGH, Urt. v. 27.11.1961 - III ZR 170/60 -, NJW 1962, 797 (799); Ufer, aaO). Es versteht sich aber von selbst, daß Führer von Krankentransportwagen, die wie die Fahrer der Klägerin allenfalls in wenigen Ausnahmefällen Sondersignale einsetzen könnten - hierauf kann die die Klägerin allenfalls abstellen (s.o.) - beim Einsatz von Sondersignalen schon mangels hinreichender Übung im höheren Maße als die Fahrzeugführer von Rettungstransportwagen die von ihnen beförderten Patienten, sich selbst, aber auch andere Verkehrsteilnehmer gefährden würden. Weiter ist zu berücksichtigen, daß sich nach einer tatsächlichen Erhebung (Schmiedel/Unterkofler, Unfallursachen bei Unfällen von Rettungsfahrzeugen im Einsatz,

Untersuchung zum Rettungswesen, Bericht 17, 1986, S. 31) die Wahrscheinlichkeit, in einen tödlichen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, bei einem Einsatz von Sondersignalen viermal höher liegt als bei einem ohne Sondersignale fahrenden Verkehrsteilnehmer und daß das Risiko, in einen Unfall mit Schwerverletzten verwickelt zu werden, bei Rettungsfahrzeugen mit Sondersignalen sogar mehr als achtmal höher liegt als bei Einsatzfahrten ohne Sondersignal (Schmiedel/Unterkofler, aaO). Auch dies spricht dafür, eine Ausrüstung mit Sondersignaleinrichtungen nur bei solchen Krankentransportwagen zuzulassen, die regelmäßig (und nicht nur in Ausnahmesituationen) bei Notfallrettungseinsätzen eingesetzt werden.

Die angefochtene Stilllegungsverfügung erweist sich auch nicht deshalb als rechtswidrig, weil die Klägerin etwa einen Anspruch auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO zur Ausrüstung der Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (und mit Martinshorn) hätte, die Stilllegungsverfügung also unter diesem Gesichtspunkt rechtswidrig sein könnte.

Da der Klägerin die von ihr (vorsorglich) beantragte Ausnahmegenehmigung nicht erteilt worden ist (Bescheid der Bezirksregierung Hannover vom 11.6.1996), könnte eine Rechtswidrigkeit der angefochtenen Verfügung in diesem Zusammenhang nur dann angenommen werden, wenn die in dem genannten Bescheid vom 11. Juni 1996 angestellten Ermessenserwägungen - die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO steht im Ermessen der Verwaltungsbehörde - nach § 114 VwGO zu beanstanden wären und die gerichtliche Überprüfung ergäbe, daß hier ein Fall der sog. Ermessensschrumpfung auf Null vorläge. Die ist indessen zu verneinen. Die Bezirksregierung Hannover hat in ihrem Bescheid vom 11. Juni 1996 mit zutreffenden, nach § 114 VwGO nicht zu beanstandenden Erwägungen zu Recht darauf abgehoben, daß bei der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung an die Klägerin nicht nur für die im qualifizierten Krankentransport außerhalb des öffentlich verantworteten Rettungsdienstes tätigen Unternehmen, sondern auch für sonstige Fahrzeughalter, die Patienten befördern, bei denen es (gelegentlich) zu Notfallsituationen kommen könnte, die Gefahr eines (begründeten) Berufungsfalles geschaffen würde, mithin eine vom Verordnungsgeber nicht gewollte "inflationäre" Ausdehnung der Ausrüstung mit Sondersignaleinrichtungen (verbunden mit der Gefahr ihres übermäßigen Einsatzes) entstehen würde. Ergänzend ist zu diesen Erwägungen darauf hinzuweisen, daß die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung an die Klägerin auch nicht mit Rücksicht auf die wenigen, wenn auch nicht auszuschließenden Fälle des "Umschlagens" in eine Notfallrettungssituation geboten ist; denn diese Notfallsituationen könnten auch ohne die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Sondersignaleinrichtungen angemessen bewältigt werden. Sollte es nämlich erforderlich sein, mit den betreffenden Patienten unmittelbar das nächstgelegene Krankenhaus zu Rettungsmaßnahmen aufzusuchen, sollte insbesondere auch ein Rendezvous mit einem über Funk herbeigerufenen Notrettungsdienstfahrzeug/Notarzt nicht mehr ausreichen, so würde sich in diesem besonders gelagerten Ausnahmefall der Fahrer des Fahrzeuges in einem nach § 16 OWiG rechtfertigenden Notstand befinden. Die Verhängung einer Geldbuße durch den Erlass eines Bußgeldbescheides wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder Mißachtung der Vorfahrt käme somit nicht in Betracht, weshalb der Fahrer nicht unzumutbar an Rettungsmaßnahmen gehindert wäre. Andererseits könnte sich der Fahrer nicht auf besondere Vorrechte (s.o.) verlassen, wäre daher im Interesse der Verkehrssicherheit gezwungen, zurückhaltend das Fahrverhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

Die Rechtswidrigkeit der Stilllegungsverfügung ergibt sich auch nicht daraus, daß die Fahrzeuge der Klägerin bereits mit Sondersignaleinrichtungen zugelassen worden waren. Die von der Stilllegungsverfügung betroffenen Fahrzeuge entsprachen bei Erlass der Verfügung nach dem soeben Ausgeführten mit ihrer Ausstattung, d.h. mit Kennleuchten für blaues Blinklicht und Martinshorn nicht den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung im Sinne des § 16 StVZO.

Somit kam nach § 17 Abs. 1 StVZO eine Einschränkung oder Entzug der Zulassung in Betracht. Der Widerruf oder die Rücknahme der zuvor ausgesprochenen Zulassung (ganz oder teilweise) war hierzu nicht erforderlich; denn ähnlich wie bei dem Entzug der Fahrerlaubnis nach § 4 Abs. 1 StVG rechtfertigt im Interesse der Verkehrssicherheit bereits der vorschriftswidrige Zustand der Fahrzeuge grundsätzlich Maßnahmen nach § 17 Abs. 1 StVZO. Der Widerruf oder die Rücknahme einer zuvor erteilten Zulassung war hierzu nicht erforderlich, weil die Spezialvorschrift des § 17 StVZO im Interesse der Verkehrssicherheit gemäß § 1 VwVfG den allgemeinen Vorschriften der §§ 48, 49 VwVfG vorgeht.

Die Klägerin kann auch nicht damit gehört werden, ihr sei nach dem von der Stadt erteilten Genehmigungsbescheid gemäß § 19 NRettdG bzw. den Genehmigungsurkunden von der Stadt als Genehmigungsbehörde nach dem Niedersächsischen Rettungsdienstgesetz aufgegeben worden, die DIN 75080, Teil 1 Nr. 3.2.9 zu beachten, die DIN-Vorschrift sehe aber die Ausrüstung von Krankentransportwagen mit mindestens einer Kennleuchte für blaues Blinklicht vor. Hierzu ist aber festzustellen, daß die entsprechende Auflage in dem jeweiligen Genehmigungsbescheid bzw. in der jeweiligen Genehmigungsurkunde nur die Beachtung der DIN-Vorschrift vorschreibt, wobei - selbstverständlich - die entsprechenden Vorschriften des Kraftfahrzeugzulassungsrechts, hier die der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ggf. im konkreten Einzelfall widersprechenden DIN-Vorschriften vorgehen, wie der Beklagte bereits zutreffend ausgeführt hat (vgl. hierzu auch U. Petersen, NZV 1997, 249 (252)). Gerade wenn es nur um eine Beachtung der DIN-Vorschriften gehen kann, müssen diese im Zusammenhang mit den Vorschriften des Straßenverkehrszulassungsrechts gesehen werden, wobei letztere maßgeblich darüber entscheiden, ob ein entsprechend ausgerüstetes Kraftfahrzeug überhaupt zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden kann. Da hier aber eine Ausrüstung mit blauem Blinklicht im Falle der Klägerin nicht in Betracht kam, besagt die Beachtung der entsprechenden DIN-Vorschrift für die Klägerin insoweit nichts.

Ebenfalls ist ohne Belang, daß sich die Stadt Hameln in einer "Auflage" zu dem Genehmigungsbescheid vom 18. Dezember 1996 (wie in einem früheren Bescheid) zum Einsatz von Blaulicht und Martinshorn geäußert hat. Hierbei handelt es sich nämlich in Wahrheit nicht um eine Auflage (des Genehmigungsbescheides), sondern lediglich um einen rechtlichen Hinweis, mit dem aufgenommen wird, daß die Klägerin derzeit (noch) aufgrund des Suspensiveffektes und der Tatsache, daß die auf sie zugelassenen Fahrzeuge zunächst mit den Sondersignaleinrichtungen zugelassen worden sind, in einem Notfall die Sondersignale einsetzen könnte. Eine Pflicht (oder eine Berechtigung) zur Ausrüstung der Fahrzeuge mit Sondersignaleinrichtungen kann die Klägerin hieraus nicht ableiten, zumal die Stadt Hameln, die nicht Zulassungsbehörde ist, die Klägerin hierzu auch nicht ermächtigen könnte.

Die Verfügung vom 28. November 1995 - einschließlich der ihr beigegebenen Gebührenentscheidung - erweist sich aber deshalb als rechtswidrig und ist deshalb im Ergebnis zu Recht vom Verwaltungsgericht mit dem angefochtenen Gerichtsbescheid aufgehoben worden, weil das mit ihr verfügte Verbot, alle vier von der Klägerin im Krankentransport eingesetzten Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr zu benutzen, unverhältnismäßig war. Der Beklagte hat damit das ihm in § 17 StVZO eingeräumte Ermessen nicht sachgemäß im Sinne von § 114 VwGO ausgeübt; denn bei ordnungsgemäßer Ermessensbetätigung hätte er hier nur die sofortige Entfernung der - allerdings von ihm zu Recht beanstandeten Zusatzausrüstungen (s.o.) -, nicht aber überschießend die Stilllegung der Fahrzeuge anordnen dürfen. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Zwar kann es ermessensgerecht und damit im Rahmen des der Zulassungsbehörde nach § 17 StVZO eingeräumten Ermessens geboten sein, aus Gründen der Verkehrssicherheit ein dem Zulassungsrecht nicht entsprechendes Kraftfahrzeug stillzulegen und damit zum Ausschluß der Gefährdung der Fahrzeugbenutzer sowie der übrigen Verkehrsteilnehmer dafür Sorge zu tragen, daß dieses Fahrzeug nicht mehr am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Ein derartiger Fall lag hier aber nicht vor. Die Verkehrssicherheit wurde durch die beanstandete Zusatzausrüstung (Sondersignaleinrichtung) nicht unmittelbar beeinträchtigt, zumal auch nach dem Verständnis der Klägerin Blaulicht und Martinshorn an ihren Fahrzeugen nur in Sonderfällen, nämlich in Fällen einer ausnahmsweise gegebenen Notfallrettung eingesetzt werden sollten; denn im qualifizierten Krankentransport, der von der Klägerin nur berechtigterweise durchgeführt werden kann, ist die Verwendung von Sondersignalen an sich ausgeschlossen. Auch aus der Überlegung des Beklagten, andere Verkehrsteilnehmer hätten die von der Klägerin mit den umstrittenen Zusatzeinrichtungen ausgerüsteten Krankenkraftwagen irrtümlich für Rettungsdienstwagen erhalten können, kann bei verständiger Würdigung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit nicht hergeleitet werden, weil die Erregung eines derartigen Irrtums fernliegt und für die Frage der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit bei der hier gegebenen Konstellation maßgeblich auf den Einsatz der Sondersignaleinrichtungen abzustellen ist, insoweit bestand aber allenfalls in eng begrenzten Ausnahmefällen überhaupt die Möglichkeit ihres Einsatzes. Bei dieser Sachlage wäre eine Ordnungsverfügung, mit der - ggf. unter Anordnung ihres Sofortvollzuges nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO - lediglich der (sofortige) Abbau der Kennleuchten und des Einsatzhornes durchgesetzt worden wäre, auch im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlich und ausreichend gewesen und hätte nicht wie die angefochtene Verfügung

unverhältnismäßig und damit ermessensfehlerhaft ohne Not in das Recht der Klägerin am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (Betrieb eines Krankentransportunternehmens) dadurch eingegriffen, daß der Klägerin mit sofortiger Wirkung - lediglich der Suspensiveffekt ihres Widerspruchs bzw. ihrer Klage ermöglichte es der Klägerin, weiterhin am Krankentransport mit ihren vier Fahrzeugen teilzunehmen - die Benutzung ihres gesamten für den Krankentransport eingesetzten Fuhrparks untersagt wurde. Die (sofortige) Stilllegung aller Krankentransportwagen der Klägerin war auch nicht etwa deshalb ermessensgerecht, weil der Beklagte davon ausgehen durfte, daß die Klägerin anderenfalls nicht an einer mißbräuchlichen Verwendung der Sondersignaleinrichtung hätte gehindert werden können. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, daß die anwaltlich beratene Klägerin, die in einer Frage der Reichweite des § 52 Abs. 3 Nr. 4 StVZO nur einen von dem des Beklagten abweichenden Rechtsstandpunkt eingenommen hat - dieser Rechtsstandpunkt der Klägerin war im übrigen zuvor durch die Entscheidung des 7. Senats des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts vom 8. Juli 1996 sogar bestätigt worden -, eine Ordnungsverfügung des Beklagten mißachtet hätte. Auch das Schreiben der Klägerin vom 20. November 1995, mit dem die Klägerin ihren Rechtsstandpunkt bekräftigte, allerdings auch einen Abbau der Sondersignaleinrichtungen ablehnte, konnte von der Beklagten bei verständiger Würdigung nicht dahin verstanden werden, die Klägerin werde eine auf Sondersignaleinrichtungen begrenzte Verfügung mißachten. Im übrigen hätte der Beklagte bei einer auf die Sondersignaleinrichtungen - richtigerweise - begrenzten und für sofort vollziehbar erklärten Verfügung diese und damit den Abbau der Sondersignaleinrichtungen ggf. zwangsweise durchsetzen können. Auch von daher bedurfte es der Stilllegung aller Fahrzeuge nicht. Bezeichnenderweise hat sich der Beklagte später, und zwar in der Verfügung vom 12. Dezember 1996 gegenüber der Firma Centraler Krankentransport, dem Konkurrenzunternehmen der Klägerin auf dem Gebiet des qualifizierten Krankentransportes, damit begnügt, nur den Abbau der Sondersignaleinrichtungen zu verlangen. Auch von daher ist nicht erkennbar, weshalb gegenüber der Klägerin eine Stilllegung aller im Krankentransport eingesetzten Fahrzeuge verfügt werden mußte, zumal in dem der Verfügung vom 28. November 1995 vorhergehenden Schreiben vom 17. Oktober 1995 der Beklagte an die Klägerin lediglich die "Bitte" gerichtet hatte, "Maßnahmen zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes Ihrer Fahrzeuge, soweit sie mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausgestattet sind, durchzuführen", und auch die Einleitung von Maßnahmen nach den §§ 17 ff. StVZO für den Fall angekündigt hatte, daß die Klägerin binnen eines Monats den Abbau nicht vornehmen sollte. Angesichts dieser unbestimmt gehaltenen Ankündigungen mußte die Klägerin aber nicht mit der Stilllegung ihrer für den Krankentransport eingesetzten Fahrzeugflotte rechnen, wenn sie den Abbau der Kennleuchten nicht innerhalb eines Monats durchführte. Schließlich war die Klägerin auch nicht gehalten, von sich aus gleichsam als Austauschmittel die vor Erlaß der Verfügung vom 28. November 1995 oder im Widerspruchsverfahren den Abbau der Sondersignaleinrichtungen anzubieten. Hierbei kann der Senat offenlassen, ob außerhalb des Polizeirechtes überhaupt Raum für ein Austauschangebot sein kann (vgl. hierzu Grupp, VerwArch 69 (1978), S. 125 (145)); denn gegenüber einem wie hier unverhältnismäßigem Mittel besteht für den Bürger nicht die Rechtspflicht ein Austauschmittel anzubieten.

Als unterlegener Beteiligter hat der Beklagte gemäß § 154 Abs. 2 VwGO die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen. Soweit das Verfahren eingestellt worden und insoweit eine Kostenentscheidung nach § 161 Abs. 2 VwGO zu treffen ist, entspricht es der Billigkeit, dem Beklagten auch insoweit die Verfahrenskosten aufzuerlegen; denn er wäre bei streitiger Entscheidung dieses Teils des Berufungsverfahrens ebenfalls unterlegen gewesen, wie sich aus dem soeben Ausgeführten ergibt. Die weitere Nebenentscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 167 VwGO iVm § 708 Nr. 11 ZPO.

Gründe, die Revision nach § 132 Abs. 2 VwGO zuzulassen, liegen nicht vor.