

Sonderrechte im Straßenverkehr

Obgleich die Kenntnis der Sonderrechte für alle Feuerwehrangehörigen, insbesondere aber für Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen eine Selbstverständlichkeit sein sollte, tauchen in Diskussionen immer wieder erhebliche Unsicherheiten auf. Manchmal wird die Rechtslage sogar schlichtweg verkannt und auch von Ausbildern falsch weitergegeben. Eine genaue Kenntnis der StVO, der Sonderrechte und verkehrspsychologischer Erkenntnisse ist allerdings für das sicherer Führen von Feuerwehrfahrzeugen im Einsatz ebenso wichtig wie die sichere fahrtechnische Beherrschung des Fahrzeug.

Die Sonderrechte für die Feuerwehr sind in § 35 Abs. 1 StVO geregelt. Die Vorschrift lautet:

§ 35 Sonderrechte

(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.

Rechtscharakter des § 35 StVO

Bei den Sonderrechten nach § 35 StVO handelt es sich nicht um einen Rechtfertigungsgrund, der die Rechtswidrigkeit entfallen lässt, wie z.B. beim rechtfertigenden Notstand nach § 16 OWiG¹. Vielmehr verstößt der Fahrer eines Sonderrechtsfahrzeugs nicht gegen die StVO, wenn er berechtigt von ihr abweicht. Soweit Sonderrechte berechtigt wahrgenommen werden, liegt bereits tatbestandlich keine Verkehrsordnungswidrigkeit vor.

Unabhängig von Sonderrechten kann aber im Einzelfall aber auch ein Abweichen von Verkehrsvorschriften durch rechtfertigenden Notstand erlaubt sein². Das ist zum Beispiel dann der Fall, wenn jemand mit seinem Privatfahrzeug zu schnell fährt, um Hilfe zu holen.

Umfang der Befreiung

Sonderrechte nach § 35 StVO befreien nur von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung, nicht jedoch von anderen verkehrsrechtlichen Bestimmungen wie z.B. der StVZO³ oder der FeV⁴. Auch schützt die Inanspruchnahme von Sonderrechten bei einem Verkehrsunfall nicht vor

¹ § 16 OWiG Rechtfertigender Notstand: Wer in einer gegenwärtigen, nicht anders abwendbaren Gefahr für Leben, Leib, Freiheit, Ehre, Eigentum oder ein anderes Rechtsgut eine Handlung begeht, um die Gefahr von sich oder einem anderen abzuwenden, handelt nicht rechtswidrig, wenn bei Abwägung der widerstreitenden Interessen, namentlich der betroffenen Rechtsgüter und des Grades der ihnen drohenden Gefahren, das geschützte Interesse das beeinträchtigte wesentlich überwiegt. Dies gilt jedoch nur, soweit die Handlung ein angemessenes Mittel ist, die Gefahr abzuwenden.

² OLG Stuttgart NZV 2002, 410

³ Straßenverkehrs-Zulassungsordnung

⁴ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)

strafrechtlicher Verfolgung wegen fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung.

Sonderrechte nach § 35 StVO befreien nur von den Vorschriften des StVO, nicht jedoch von anderen Vorschriften. Sie schützen grundsätzlich nicht vor strafrechtlicher Verfolgung bei einem Unfall.

Die Befreiung von den Vorschriften der StVO bedeutet die Befreiung von den dort genannten Pflichten, ändert aber die Verkehrsregeln und Verkehrsgebote nicht⁵. Allerdings werden die Rechte anderer Verkehrsteilnehmer bis hin zum Ausschluss eingeschränkt⁶. Auf allen Straßen und Straßenteilen stehen Feuerwehr und Rettungsdienst Sonderrechte zu, also auch auf Geh- und anderen Sonderwegen, auch wenn diese für den Kraftfahrzeuge gesperrt sind.

Die Befreiung von der allgemeinen Sorgfaltspflicht nach § 1 StVO kommt nur in Betracht, soweit der übrige Verkehr belästigt wird⁷. Der Umfang der Befreiung hängt im Übrigen davon ab, wie wichtig die sofortige Erfüllung der Dienstaufgabe im jeweiligen Einzelfall ist⁸. Je dringender und je höher die Gefahr, desto mehr darf von den Vorschriften abgewichen werden. Eine konkrete Gefährdung oder Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer erlauben die Sonderrechte nicht⁹. Die Sonderrechte dürfen nach § 35 Abs. 8 StVO nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden.

Befreite Organisation

Unter den Begriff der Feuerwehr im Sinne des § 35 Abs. 1 StVO fallen die Freiwillige Feuerwehr, die Pflichtfeuerwehr, die Berufsfeuerwehr aber auch die Werk- und Betriebsfeuerwehren. Weiter fallen hierunter die hauptamtlichen und ehrenamtlichen Mitarbeiter der Aufsichtsbehörden, also des Innenministeriums, der Bezirksregierungen und der Kreise. Anders als im § 35 Abs. 5 a StVO¹⁰ sind die Sonderrechte nicht an die Nutzung bestimmter Fahrzeuge, sondern an die Organisationen gebunden. Damit dürfen die befreiten Organisationen also auch andere, nicht organisationseigene Fahrzeuge für Sonderrechtsfahrten nutzen¹¹.

Zum Teil sind auch Fahrzeuge von Gasversorgungsunternehmen und die Fahrzeuge des Notfallmanagers der Deutschen Bahn AG mit Sondersignalanlagen ausgerüstet. Fraglich ist, ob diese dann mit ihren Fahrzeugen Sonderrechte in Anspruch nehmen dürfen. Zum Teil wird dies mit der Begründung verneint, dass sie nicht zu den in § 35

⁵ Hentschel, Straßenverkehrsrecht § 35 StVO Rdnr. 4

⁶ BGH NJW 1975, 648

⁷ Anders Kullik, NZV 1994, 58 II 3-- § 1 gelte nicht für Sonderrechtsfahrten, der Sorgfaltsmaßstab ergebe sich allein aus § 35 Abs. 8 StVO.

⁸ Hentschel § 35 Rdnr. 5 m.w.N.

⁹ OLG Nürnberg NZV 2001, 430; OLG Braunschweig NZV 1990, 198; OLG Stuttgart NZV 1992, 123
¹⁰ § 35 Abs. 5 a StVO: Fahrzeuge des Rettungsdienstes sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

¹¹ Siehe unten: Sonderfall: Einsatzfahrten mit Privatfahrzeugen

Abs. 1 StVO aufgezählten Organisationen gehören. Abweichungen von der StVO sollen dann nur aus dem Gesichtspunkt des rechtfertigenden Notstandes gem. den §§ 16 OWiG, 34 StGB möglich sein.

Eine solche Auffassung ist rechtlich bedenklich und führt zu nicht praktikablen Ergebnissen. Ein Fahrzeug, das nach § 52 Abs. 3 StVZO mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausgestattet ist, muss nach § 55 Abs. 3 StVZO auch zwingend mit einem Einsatzhorn ausgerüstet werden. Es ist damit ein Einsatzfahrzeug, das einem Einsatzfahrzeug von Feuerwehr und Katastrophenschutz von der Signaltechnik gleichgestellt ist. Der Einbau der Signaltechnik ist nach § 52 Abs. 3 Nr. 3 StVZO für Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen (Eisenbahn) für den Notfallmanager der DBAG und für die Gasversorger durch eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO staatlich erlaubt. Wird die Signaltechnik genutzt, so geht jeder normale Verkehrsteilnehmer davon aus, dass sich ein Sonderrechtsfahrzeug nähert. Beim Einschalten von blauen Blinklicht zusammen mit der Einsatzhorn haben andere Verkehrsteilnehmer nach § 38 Abs. 1 StVO sofort freie Bahn zu schaffen. Diese Verpflichtung korrespondiert mit den Regeln über Sonderrechte in § 35 StVO. Die mit Sondersignalanlagen zulässigerweise ausgestatteten Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG und der Gasversorger sind deshalb anlog zu Feuerwehr und Katastrophenschutz zur Inanspruchnahme von Sonderrechten befugt. Denn sie nehmen bei einem Unglücksfall die gleiche Aufgabe der Schadensbekämpfung wahr und müssen zur Sicherstellung des Einsatzerfolges ebenso schnell an der Unglücksstelle sein wie Feuerwehr und Katastrophenschutz. Bereits die ratio legis drängt daher eine analoge Anwendung des § 35 StVO auf den DB-Notfallmanager und die kommunalen Gasversorger auf.

Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von Sonderrechten

Die Sonderrechte dürfen nur unter folgenden Voraussetzungen genutzt werden:

1. Es muss sich um einen Einsatz für eine befreite Organisation handeln.
2. Es werden hoheitliche Aufgaben erfüllt.
3. Das Abweichen von den Vorschriften der StVO muss dringend geboten sein.

Für die Inanspruchnahme von Sonderrechten durch die Feuerwehr bedeutet dies zunächst, dass ein Einsatz im Sinne des § 1 Abs. 1 FSHG vorliegen muss. Einsatzziel muss also die Bekämpfung eines Schadensfeuers¹² oder eines Unglücksfalls¹³ oder eines öffentlichen Notstandes¹⁴, der durch ein Naturereignis, eine Explosion oder ähnliches verursacht wurde, sein.

Dringend geboten ist die Inanspruchnahme der Sonderrechte, wenn ohne das Abweichen von den Vorschriften der StVO der Einsatzzweck nicht oder nicht ausreichend sicher erreicht werden kann¹⁵.

¹² Ein Schadenfeuer wird als ein selbständig fortschreitendes, unkontrollierbares Feuer außerhalb einer Feuerstätte definiert, das nicht zum Verbrennen bestimmte oder nicht wertlose Gegenstände vernichtet –vgl. Fischer, Rechtsfragen im Feuerwehreinsatz 3.2.1.1.2

¹³ Ein Unglücksfall ist ein plötzliches Ereignis, von dem eine erhebliche Gefahr für Menschen, Tiere, Sachen oder Umwelt ausgeht, vgl. Fischer a.a.O.

¹⁴ Eine Schadenslage, die eine sehr große oder unbestimmte Zahl von Menschen oder ganz erhebliche Sachwerte bedroht und auf einem Naturereignis, einer Explosion oder ähnlichem beruht.

¹⁵ vgl. Janiszewski/Jagow/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 18. Auflage 2004, Dringend geboten ist das Abweichen von Verkehrsvorschriften zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben nur, wenn die sofortige

Beispiele:

Bei einem Wohnhausbrand ist es erforderlich, dass die Feuerwehr so schnell wie möglich an der Einsatzstelle zur Menschenrettung und Brandbekämpfung tätig wird. Dies ist regelmäßig nur möglich, wenn die Feuerwehr von den normalen Regeln der StVO abweicht.

Die Feuerwehr wird mit der DLK zu einem Einsatz „Katze im Baum“ gerufen. Der Einsatzerfolg hängt nicht davon ab, in welchem Zeitrahmen die Feuerwehr eintrifft.

Außerdem muss der Einsatzzweck das Abweichen von der StVO im konkreten Einzelfall rechtfertigen.

Die Inanspruchnahme der Sonderrechte

Das Fahren mit Sonderrechten ermöglicht einerseits ein schnelleres Vorankommen, andererseits gehen damit erhebliche Gefahren einher. Die Wahrscheinlichkeit, bei einer Sonderrechtsfahrt zu verunglücken, steigt im Vergleich zu einer Normalfahrt überproportional an. Der Fahrer eines Fahrzeuges, mit dem Sonderrechte in Anspruch genommen werden, hat daher die größtmögliche Sorgfalt zu wahren, das heißt er muss noch aufmerksamer und kontrollierter fahren als ein „Normalfahrer“. Grundsätzlich gilt, dass bei Inanspruchnahme von Sonderrechten niemand gefährdet oder sogar geschädigt werden darf¹⁶.

Ausnahmslos ist zu beachten, dass nach § 35 Abs. 8 StVO Sonderrechte grundsätzlich nur unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden dürfen. Dies hat Schneider in hervorragender Weise wie folgt auf den Punkt gebracht¹⁷:

- „Die Verkehrssicherheit hat Vorrang gegenüber dem Interesse an raschem Vorwärtskommen. Sicherheit geht vor Schnelligkeit.
- Je größer die Abweichung von den allgemeinen Verkehrsvorschriften ist, umso größer ist die Pflicht zur Rücksichtnahme auf das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer.
- Andere Verkehrsteilnehmer dürfen nicht deswegen *konkret* gefährdet oder gar geschädigt werden, weil anderen Menschen geholfen werden soll.

Diensterfüllung wichtiger erscheint als die Beachtung der Verkehrsregeln. Andernfalls sind auch die Bevorrechtigten nicht von der Einhaltung der Vorschriften befreit. Die Freistellung hat ausgesprochenen Ausnahmecharakter und verlangt eine Feststellung der konkreten Umstände, die die Dringlichkeit der Dienstaufgabe im Verhältnis zu den Gefahren, die durch die Verletzung von Verkehrsvorschriften entstehen können, belegen (BGH NJW 90,632). Bei der Beurteilung steht dem Beamten zwar ein gewisser Spielraum zu (s Rn 13 a; KG NZV 00,510; Stu NZV 92, 123; Fra ZfS 95,85). Das Überfahren einer Kreuzung bei Rotlicht kann auf dem Wege zu einem Brand, nicht aber auf der Rückfahrt oder bei Feuerwehrübungen gerechtfertigt sein. Ein Einsatzbefehl an eine Polizeistreife oder an einen Feuerwehrwagen rechtfertigt im allgemeinen die Inanspruchnahme der Sonderrechte, wenn sich nicht aus der AO selbst oder aus dem Inhalt des Auftrags ergibt, dass keine dringende Eile vorliegt.

¹⁶ Hentschel § 35 Rdnr. 5 m.w.N.

¹⁷ Schneider, Feuerwehr im Straßenverkehr 1.5.2

- Gerade bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten darf nicht „auf gut Glück“ gefahren werden.
- Je bedeutsamer und dringlicher der Einsatz ist, desto eher ist eine Herabsetzung der sonst im Verkehr erforderlichen Sorgfalt vertretbar“.

Insbesondere die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist mit hohen Risiken und häufig geringem Zeitgewinn verbunden.

Verantwortlichkeit während der Fahrt

Während der Fahrt ist zunächst allein der Fahrzeugführer für das sichere Fahren des Fahrzeugs verantwortlich. Der Gruppenführer und/oder Beifahrer darf ihm keine Anweisungen zum schnelleren oder riskanterem Fahren erteilen. Allerdings kann der Gruppenführer als Vorgesetzter grundsätzlich darüber entscheiden, ob Sonderrechte in Anspruch genommen werden dürfen. Auch darf und muss er ggf. den Fahrer zu langsamerer oder vorsichtigerer Fahrweise anhalten. Optimal ist es, wenn der Beifahrer mit dem Fahrer ein gut eingespieltes Team bildet. Es bestehen dann auch keine Bedenken, dass dann der Beifahrer den Schalter für das Einsatzhorn bedient, um den Fahrer zu entlasten.



Die Verantwortung liegt beim Fahrer, der Beifahrer kann und soll unterstützen. Es gilt der Grundsatz der höchsten Sorgfalt. Besondere Vorsicht ist beim Überfahren von roten Lichtzechanlagen geboten. Hier ist das Einsatzhorn rechtzeitig einzuschalten.

Sondersignale

Die Nutzung der Sondersignaleinrichtungen, nämlich der blauen Rundumkennleuchten und des Einsatzhornes ist nicht zusammen mit den Sonderrechten, sondern in einer gesonderten Vorschrift geregelt. Der § 38 StVO lautet:

§ 38 Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht

(1) ¹Blaues 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. ²

Es ordnet an:

„Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen“.

(2) Blaues Blinklicht **allein** darf nur von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen und nur zur Warnung an Unfall- oder sonstigen Einsatzstellen, bei **Einsatzfahrten** oder bei der Begleitung von Fahrzeugen oder von geschlossenen Verbänden verwendet werden.

Die Frage, ob Sonderrechte in Anspruch genommen werden können, ist also zunächst rechtlich unabhängig von der Nutzung von blauem Blinklicht und Einsatzhorn. Sie können im Einzelfall auch ohne Einschalten dieser Sondersignale ausgeübt werden.

Blaues Blinklicht

Einsatz- und Kommandofahrzeuge der Feuerwehr dürfen nach § 52 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 StVZO mit einer oder mehreren Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausgerüstet sein. Frontblink- oder blitzleuchten sind nach § 52 Abs. 3 S. 2 StVZO nur bei den vorgenannten Fahrzeugen zulässig, wenn diese mit mindestens einer blauen Rundumkennleuchte ausgestattet sind. Alle Kennleuchten für blaues Blinklicht müssen gemäß § 22 a Abs. 1 Nr. 11 StVZO in amtlich genehmigter Bauart ausgerüstet sein.

Bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten darf blaues Blinklicht **allein** auch bei **Einsatzfahrten** verwendet werden. Die StVO ist in § 38 Abs. 2 durch Änderungsverordnung vom 19.03.1992 (VBl. 92, 187) geändert und das Wort Einsatzfahrten eingefügt worden. Dies hat sich offensichtlich auch in Polizei- und Feuerwehrkreisen immer noch nicht vollständig herumgesprochen. Die amtliche Begründung zu der Änderung des § 38 Abs. 2 lautet:

„Die gegenwärtige Rechtslage lässt die Verwendung des blauen Blinklichts allein bei Einsatzfahrten nicht zu. In der Praxis ist jedoch für Rettungsdienste, Feuerwehr sowie Polizei die Möglichkeit, das blaue Blinklicht alleine benutzen zu dürfen (z.B. Nachtzeit, einsatztaktische Gründe), sinnvoll“.

Der Ordnungsgeber ist also praktischen Bedürfnissen nachgekommen. Die neue Rechtslage ist auch nicht durch den hier noch in Punkt 2.1. S. 2 entgegenstehenden „Blaulichterlass“¹⁸ abgeändert worden. Eine solche Änderung entgegen dem ausdrücklichen Willen des Bundesverordnungsgebers (siehe die amtliche Begründung) durch einen Landeserlass, also eine Dienstanweisung einer obersten Landesbehörde, ist unzulässig und unbeachtlich. Ganz offensichtlich ist eine solche Änderung auch nicht gewollt. Vielmehr ist bei der Neufassung des alten Erlasses vom 09.07.1987 ein redaktionelles Versehen passiert und der alte Text übernommen worden, ohne an die Änderung in der StVO zu denken¹⁹. Leider führt der vorgenannte Erlass so zum Teil zu fehlerhaften Fahrerbelehrungen.

Sonderrechte dürfen auch wahrgenommen werden, wenn keine Sondersignale genutzt oder nur blaues Blinklicht eingeschaltet ist.

Blaues Blinklicht bei Einsatzfahrten hat eine Warnfunktion²⁰. Es signalisiert anderen Kraftfahrern eine besondere Verkehrslage oder Gefahr. Es ist daher grundsätzlich einzuschalten, wenn Sonderrechte mit Fahrzeugen der Feuerwehr oder des Rettungsdienstes in Anspruch genommen werden. Regelmäßig machen andere Verkehrsteilnehmer auch freie Bahn, wenn sie ein Fahrzeug bemerken, dass sich mit eingeschaltetem Blaulicht nähert. Verpflichtet sind sie hierzu jedoch nicht! Blaues Blinklicht allein gewährt keinen Vorrang.

Blaues Blinklicht und Einsatzhorn

Die Verwendung von blauen Blinklicht und Einsatzhorn ist nicht bei jeder Sonderrechtsfahrt gestattet. Es ist eine weitere Zulässigkeitsvoraussetzung gegeben. Es muss höchste Eile geboten sein, 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. Höchste Eile bedeutet, dass eine Zeitverzögerung durch einen Verzicht auf die Inanspruchnahme von Sonderrechten und ohne die Verpflichtung anderer „sofort freie Bahn zu schaffen“ eine ernsthafte Gefahr für die aufgezählten Rechtsgüter bedeuten würde. Der Missbrauch der Sondersignale ist rechtswidrig und nach den §§ 24 StVG, 49 Abs. 3 Nr. 3 StVO eine Ordnungswidrigkeit.

Werden blaues Blinklicht und Einsatzhorn zusammen eingeschaltet, sind alle anderen Verkehrsteilnehmer verpflichtet „sofort freie Bahn zu schaffen“. Diese

¹⁸ Ausrüstung und Verwendung von Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) und von Warnvorrichtungen mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (Einsatzhorn) an Einsatzkraftfahrzeugen der Feuerwehren, der Einheiten und Einrichtungen der Gefahrenabwehr und des Rettungsdienstes Gem. RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung – III B 2 - 21-31/2010-, d. Innenministeriums – 73 – 52.07.01 - u. d. Ministeriums für Gesundheit, Soziales, Frauen und Familie – III 8-0713.2.6.2/1 - v. 5.3.2004

¹⁹ Protokoll des Sitzung des Fachausschusses Verwaltung und Recht des Landesfeuerwehrverbandes vom 24.05.2005, TOP 3

²⁰ Hentschel § 38 Rdnr. 12

Verpflichtung wird oft als Wegerecht bezeichnet. Der Begriff ist der StVO jedoch fremd und ist verwirrend. Denn die Verpflichtung der anderen Verkehrsteilnehmer freie Bahn zu schaffen, gibt dem Sonderrechtsfahrer keine weiteren oder anderen Rechte. Zudem wird der Begriff immer wieder mit dem von der StVO in der amtlichen Überschrift des § 35 benutzten Begriffs des Sonderrechts verwechselt.

Der Begriff des Wegerechts ist der StVO fremd. Er ist verwirrend und sollte deshalb bei der Ausbildung nicht gebraucht werden.

Auch beim Einschalten von blauem Blinklicht und Einsatzhorn bleibt der Sonderrechtsfahrer an die Verkehrsregeln gebunden. Allerdings dürfen andere Verkehrsteilnehmer, die freie Bahn schaffen müssen, ihre Vorrechte nach den Verkehrsregeln ausnahmsweise nicht wahrnehmen²¹.

Das Einsatzhorn ist immer rechtzeitig einzuschalten und den übrigen Verkehrsteilnehmern ist genügend Zeit zu lassen, um zu reagieren²². Der Fahrer darf aber darauf vertrauen, dass Fahrzeuge in seiner Nähe (Umkreis von ca. 50 m) das Einsatzhorn wahrnehmen, denn von einem aufmerksamen Verkehrsteilnehmer kann und muss ein Einsatzhorn wahrgenommen werden²³. Wenn alle übrigen Verkehrsteilnehmer freie Bahn schaffen, so darf der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges auch bei einer roten Lichtzeichenanlage oder anderen Wartepflichtigen auf freie Durchfahrt vertrauen²⁴. Andererseits darf nur mit freier Bahn gerechnet werden, wenn nach den Umständen davon ausgegangen werden kann, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer die Sondersignale wahrgenommen haben²⁵.

Das rechtzeitige Einschalten des Einsatzhornes ist insbesondere beim Einfahren in eine unübersichtliche Kreuzung mit Lichtzeichenanlage während der Rotphase unerlässlich. Bei Einfahren in eine mit einer Lichtzeichenanlage abgesicherte Kreuzung während der Rotphase ist Schrittgeschwindigkeit zu fahren²⁶. Nur ausnahmsweise, wenn eindeutig feststeht, dass andere nicht auf ihr Vorrecht verzichten müssen und damit keine besondere Gefahr entsteht, dürfen Lichtzeichenanlagen bei Rotlicht auch ohne Einsatzhorn aufgrund der Sonderrechte überfahren werden.

²¹ BGH NJW 1975, 648, Hentschel § 38 Rdnr. 10 mit zahlreichen weiteren Nachweisen.

²² KG Berlin VRS100, 329; VGH München BayVBl. 1997, 374

²³ BGH NJW 1959, 339 – auch KG Berlin DAR 2003, 376, wonach dies allerdings nicht für verdeckt eingebaute Einsatzhörner gelten soll (siehe Fischer, DER FEUERWEHRMANN 2003, 256).

²⁴ BGH NJW 1975, 648; OLG Frankfurt VR 1981, 239; OVG Hamburg DAR 2001, 470.

²⁵ BGH VRS 28, 208; Kammergericht Berlin NZV 1992, 456; OLG Düsseldorf 1992, 489

²⁶ OLG Hamm DAR 1996, 93



Nicht immer ist es so leicht für die übrigen Verkehrsteilnehmer freie Bahn zu schaffen – optimal ist es, dem Einsatzfahrer durch Einschalten des Blinkers recht zu signalisieren, dass man das Einsatzfahrzeug wahrgenommen hat und freie Bahn schaffen wird.

Rechtsüberholen kurz nach dem Einschalten des Einsatzhornes führt zu Mitverschulden, wenn der Vorausfahrende dadurch zum scharfen Rechtsfahren veranlasst wird und es so zu einem Unfall kommt²⁷.

Sonderfall –Einsatzfahrten mit Privatfahrzeugen

Problematisch sind Fahrten mit Privatfahrzeugen, bei denen von den Vorschriften der StVO abgewichen wird. Dies kommt besonders bei Freiwilligen Feuerwehren nach einer Alarmierung auf dem Weg zum Gerätehaus vor. Hier stellt sich die Frage, ob dem Feuerwehrangehörigen in diesem Fall Sonderrechte gem. § 35 StVO zustehen. Dies ist mit der ganz herrschenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur zu bejahen, da § 35 StVO nicht von Feuerwehrfahrzeugen, sondern von der Feuerwehr

²⁷ KG Berlin VM 1977, 55

spricht und der Einsatz mit der Alarmierung beginnt, also bereits der Weg zum Gerätehaus als Einsatz gilt²⁸. Da ein Privatfahrzeug jedoch nicht als Sonderrechtsfahrzeug zu erkennen ist, dürfen die Sonderrechte nur unter besonderer Berücksichtigung des § 35 Abs. 8 StVO genutzt werden. Abweichungen von der Straßenverkehrsordnung sind mit einem Privatwagen nur dann zulässig, wenn mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eine Gefährdung und Schädigung anderer ausgeschlossen werden kann. Daher sei allenfalls eine mäßige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zulässig²⁹. Das wird nicht der Fall gewesen sein, wenn es tatsächlich zu einem Unfall kommt. Damit verbleibt ein nicht unerhebliches Risiko für den Fahrer.

Beispiele: Auf einer gut ausgebauten Straße wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu einer verkehrsarmen Zeit nur geringfügig überschritten.

An einer absolut übersichtlichen Straßenkreuzung wird zu einer sehr verkehrsarmen Zeit das Stoppschild/Rotlicht überfahren, nachdem sich der Fahrer vergewissert hat, dass kein Querverkehr vorhanden ist.

Zur Warnung ist es bei der Ausübung von Sonderrechten mit Privatfahrzeugen zulässig, Schall- und Lichtzeichen (Hupe und Lichthupe) zu benutzen. Denn diese Abweichung von § 16 StVO ist gleichfalls von § 35 StVO gedeckt. Unzulässig ist jedoch das Anbringen zusätzlicher Signaleinrichtungen für Schall- und Lichtzeichen, wie Dachlampen, Sirenen, oder Hupen mit einer Abfolge von Tönen. Denn ein Abweichen von den Vorschriften der StVZO über die Ausrüstung mit Kennleuchten und Einsatzhorn ist nicht zulässig³⁰.

Unfall auf der Einsatzfahrt

Die Pflichten des Fahrers bei einem Unfall bestimmen sich nach § 34 StVO³¹. Die Wahrnehmung dieser Pflichten bedeutet das Ende der Einsatzfahrt. Dies ist

²⁸ vgl. sehr ausführliche Darstellung bei Dickmann, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2003, 220 OLG Stuttgart, Beschluß v. 26.04.2002 NJW 2002, 2118,, brandschutz 2002, 569; Antwort des Bundesverkehrsministers aus 2001. brandschutz 2002, 572; Jagusch/Henschl, Straßenverkehrsrecht 36 Auflage 2001, § 35 StVO, Rdnr. 3, ausführliche Darstellung bei Schneider, Feuerwehr im Straßenverkehr, 1.3.1 (b) mit Rechtsprechungs- und Literaturübersicht unter 1.8; AG Soltau, SgEFeu § 35 StVO Nr. 48; OLG Braunschweig, Beschluß v. 05.03.1990, Ss (B) 14/90, AG Seesen, Urteil vom 15.11.1989, AZ: 7 Owi 906 Js 42535/89, ferner überzeugend Kullik (gegen OLG Frankfurt), DAR 1995, 126 mit Hinweis auf die Stellungnahme des Bund-Länder-Fachausschusses StVO die lautet: „Nach § 35 Abs. 1 StVO kommt es darauf an, ob die Überschreitung der Vorschriften der StVO zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist. Dies kann auch der Fall sein, wenn der Stützpunkt (Gerätehaus) von der Wohnung schnell erreicht werden muß. Dabei ist aber § 35 Abs. 8 StVO besonders zu beachten, wenn mit Privatfahrzeugen gefahren wird, die für die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht als Fahrzeuge mit Sonderrechten erkennbar sind“. Dieser Meinung haben sich auch Innenminister und Justizminister NRW in der Antwort vom 24.04.1998 zu einer kleinen Anfrage angeschlossen (Drucksache 12/3006)

²⁹ OLG Stuttgart, Beschluss vom 26.04.2002 a.a.O.

³⁰ vgl. §§ 52, 55, 70 Abs. 4 S. 2 StVZO

³¹ § 34 StVO Unfall. (1) Nach einem Verkehrsunfall hat jeder Beteiligte

1. unverzüglich zu halten,
2. den Verkehr zu sichern und bei geringfügigem Schaden unverzüglich beiseite zu fahren,

allerdings nicht immer vertretbar, da bei einer Fahrt mit Sonderrechten nach § 35 höchste Eile geboten ist. Da § 35 Abs. 1 und Abs. 5 a StVO von den Vorschriften der StVO befreien, besteht natürlich auch eine Befreiung von den durch § 34 StVO vorgeschriebenen Verhaltensregeln am Unfallort.

Wird die Einsatzfahrt fortgesetzt, so ist dies ausschließlich nach § 142 StGB³² zu beurteilen. Nicht nach § 142 StGB wird bestraft, wer sich von der Unfallstelle

-
3. sich über die Unfallfolgen zu vergewissern,
 4. Verletzten zu helfen (§ 323c des Strafgesetzbuchs),
 5. anderen am Unfallort anwesenden Beteiligten und Geschädigten
 - a) anzugeben, daß er am Unfall beteiligt war und
 - b) auf Verlangen seinen Namen und seine Anschrift anzugeben sowie ihnen Führerschein und Fahrzeugschein vorzuweisen und nach bestem Wissen Angaben über seine Haftpflichtversicherung zu machen,
 6. a) solange am Unfallort zu bleiben, bis er zugunsten der anderen Beteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit ermöglicht hat oder
 - b) eine nach den Umständen angemessene Zeit zu warten und am Unfallort Namen und Anschrift zu hinterlassen, wenn niemand bereit war, die Feststellung zu treffen,
 7. unverzüglich die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, wenn er sich berechtigt, entschuldigt oder nach Ablauf der Wartefrist (Nummer 6 Buchstabe b) vom Unfallort entfernt hat. Dazu hat er mindestens den Berechtigten (Nummer 6 Buchstabe a) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitzuteilen, daß er am Unfall beteiligt gewesen ist, und seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs anzugeben und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung zu halten.
 - (2) Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.
 - (3) Unfallspuren dürfen nicht beseitigt werden, bevor die notwendigen Feststellungen getroffen worden sind.

³² 142 StGB Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

- (1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er
 1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, dass er an dem Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat oder
 2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.
 - (2) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich
 1. nach Ablauf der Wartefrist (Absatz 1 Nr. 2) oder
 2. berechtigt oder entschuldigtvom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht.
 - (3) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.
 - (4) Das Gericht mildert in den Fällen der Absätze 1 und 2 die Strafe (§ 49 Abs. 1) oder kann von Strafe nach diesen Vorschriften absehen, wenn der Unfallbeteiligte innerhalb von vierundzwanzig Stunden nach einem Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs, der ausschließlich nicht bedeutenden Sachschaden zur Folge hat, freiwillig die Feststellungen nachträglich ermöglicht (Absatz 3).
 - (5) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.

berechtigt entfernt und die erforderlichen Feststellungen nachträglich unverzüglich ermöglicht. Als Rechtfertigungsgrund kommt hier die rechtfertigende Pflichtenkollision in Betracht, die ein Fall des rechtfertigenden Notstandes nach § 34 StGB³³ ist.

Wer im rechtfertigenden Notstand handelt, handelt rechtmäßig.

Zur Feststellung, ob ein Handeln durch § 34 StGB gerechtfertigt ist, ist zunächst der Schutzzweck der verletzten Vorschrift festzustellen. Denn das Interesse des durch die Strafvorschrift geschützten Rechtsguts ist gegen das durch das Handeln zu rettende oder zu schützende Rechtsgut abzuwägen.

Durch § 142 StGB geschütztes Rechtsgut ist ausschließlich die Beweissicherung hinsichtlich aller aus dem Verkehrsunfall erwachsenden zivilrechtlichen Ansprüche Geschädigter gegeneinander bzw. die Anspruchsabwehr. Keinesfalls ist es das staatliche Strafverfolgungsinteresse wegen eines Verkehrsvergehens.

Es liegt also eine Interessenkollision zwischen dem Feststellungsinteresse der Geschädigten und der Abwendung einer Gefahr für Menschenleben oder schwerer Gesundheitsschäden vor. Die bei einer Einsatzfahrt nach § 35 Abs. 1, Abs. 5 a StVO zu schützenden Rechtsgüter gehören zu den wertvollsten Rechtsgütern, die das Grundgesetz kennt (vgl. Art. 2, 14 GG). In Anbetracht der Wertigkeit dieser Rechtsgüter braucht der Grad der Gefahr, die ihnen droht, nicht besonders hoch zu sein, um bei der durch § 34 StGB gebotenen Abwägung dazu zu gelangen, dass ihr Schutz das Feststellungsinteresse des Geschädigten grundsätzlich übertrifft.

Zwar ist im Rahmen des § 34 StGB weiter zu prüfen, ob die Gefahr anders abgewehrt werden kann. Eine solche Möglichkeit könnte in der Alarmierung anderer Einheiten liegen. Im Regelfall scheidet diese Möglichkeit aus, da mit ihr ein Zeitverlust verbunden ist, der die geschützten Rechtsgüter gefährden wird.

Grundsätzlich geht die Erfüllung der Hilfspflicht gem. § 323 c StGB der Wartepflicht nach § 142 StGB vor. Es handelt sich bei der Entscheidung, ob die Fahrt fortgesetzt werden kann, letztlich aber immer um sorgfältig abzuwägende Einzelfallentscheidungen, die allerdings im Regelfall zugunsten der Hilfspflicht ausfallen werden.

Wichtig ist:

Wird die Fahrt fortgesetzt, so sind die erforderlichen Feststellungen nachträglich unverzüglich nach § 142 Abs. 3 StGB zu ermöglichen.

Folgende Merksätze können aufgestellt werden:

³³ § 34 StGB Rechtfertigender Notstand

Wer in einer gegenwärtigen, nicht anders abwendbaren Gefahr für Leben, Leib, Freiheit, Ehre, Eigentum oder ein anderes Rechtsgut eine Tat begeht, um die Gefahr von sich oder einem anderen abzuwenden, handelt nicht rechtswidrig, wenn bei Abwägung der widerstreitenden Interessen, namentlich der betroffenen Rechtsgüter und des Grades der ihnen drohenden Gefahren, das geschützte Interesse das beeinträchtigte wesentlich überwiegt. Dies gilt jedoch nur, soweit die Tat ein angemessenes Mittel ist, die Gefahr abzuwenden.

- Nach einem Unfall darf die Fahrt fortgesetzt werden, wenn dies zur Abwehr einer Gefahr für Menschen, Tiere, Sachen von bedeutendem Wert oder der Umwelt erforderlich ist, also ein Warten zu einer nicht hinnehmbaren Verzögerung führen würde.
- Die Versorgung von Verletzten und die erste Hilfe ist in jedem Fall sicherzustellen.
- Über Funk ist die Leitstelle vom Unfall in Kenntnis zu setzen, die diesen der Polizei mitteilt.
- Je dringender der Einsatz und je leichter der Unfall, desto eher ist die Weiterfahrt gerechtfertigt. Bei folgenschweren Unfällen, insbesondere bei erheblichen Personenschäden, darf nur bei besonders schwerwiegenden Gründen die Fahrt fortgesetzt werden (z.B.; Lebensgefahr; einzige DL auf dem Weg zum Wohnhausbrand).
- Sofort nach Beendigung des Einsatzes ist mit der Polizei nochmals Kontakt aufzunehmen.



Unfälle mit Einsatzfahrzeugen haben häufig besonders schwerwiegende Folgen

Haftung bei Unfällen

Feuerwehrangehörige diskutieren häufig die rechtlichen Folgen von Unfällen bei Einsatzfahrten. Häufig wird dann nicht zwischen der zivilrechtlichen Haftung auf Schadensersatz und der persönlichen strafrechtlichen Verantwortung unterschieden. Für die strafrechtliche Verantwortlichkeit gilt das gleiche wie bei jedem Fahrer eines Privatfahrzeugs³⁴.

Eine persönliche Haftung Feuerwehrangehöriger für Schäden, die im Einsatz verursacht werden, besteht im Grundsatz nicht. Denn im Einsatz handelt der Feuerwehrangehörige hoheitlich. Damit liegen die Voraussetzungen der

³⁴ Siehe allgemein zu strafrechtlichen Verantwortlichkeit Fischer, Rechtsfragen beim Feuerwehreinsatz, Kap. 8

Amtshaftung³⁵ gem. § 839 Abs. 1 BGB i.V.m. Art. 34 GG³⁶ vor. Eine Eigenhaftung des Feuerwehrangehörigen ist aber nur denkbar, wenn die Amtshaftung nicht eingreift. Kommt es im Straßenverkehr zu einem Schaden, haftet die Gemeinde darüber hinaus als Halterin des Feuerwehrfahrzeuges nach § 7 StVG³⁷. Obwohl § 839 Abs. 1 BGB von Beamten spricht, bezieht sich die Haftung auch auf Angehörige der Freiwilligen Feuerwehr. Der Begriff des Beamten ist im Haftungsrecht weit auszulegen. Die durch § 839 Abs. 1 BGB begründete Eigenhaftung wird durch Art. 34 GG auf den Staat bzw. bei der Feuerwehr auf die Gemeinde übergeleitet. Die Gemeinde haftet nicht neben, sondern anstelle des Feuerwehrangehörigen. § 839 BGB bildet daher zusammen mit Art. 34 GG eine einheitliche Anspruchsgrundlage gegen den Staat bzw. die Anstellungskörperschaft. Die persönliche Haftung des Feuerwehrangehörigen nach anderen Vorschriften wird bei der Amtshaftung verdrängt³⁸.

Auch wenn grobe Fahrlässigkeit oder sogar Vorsatz vorliegt, haftet der Feuerwehrangehörige nicht persönlich, wenn der Schaden durch eine hoheitliche Tätigkeit der Feuerwehr entstanden ist. Der Geschädigte muss sich allein an die Gemeinde halten. Art. 34 GG gibt der Gemeinde jedoch in diesem Fall die Möglichkeit, bei dem Feuerwehrangehörigen Rückgriff zu nehmen. Dieser muss der Gemeinde sämtliche von ihr erbrachten Schadensersatzleistungen erstatten. Bei Berufsbeamten ist bei Vorliegen der Voraussetzungen Regress zu nehmen, bei ehrenamtlichen Mitgliedern der Feuerwehr ist der Gemeinde Ermessen eingeräumt.

Bei Schäden, die bei Fahrten mit Kraftfahrzeugen entstehen, kann eine Haftung sich sowohl aus Amtshaftungsgesichtspunkten als auch aus § 7 StVG ergeben. Die Haftung für Schäden beim Betrieb von Kraftfahrzeugen ist in § 7 StVG geregelt³⁹.

³⁵ oder Staatshaftung als Sammelbegriff

³⁶ § 839 Abs. 1 BGB [Haftung bei Amtspflichtverletzung]

Verletzt ein Beamter vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so hat er dem Dritten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Fällt dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann er nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag.

Art. 34. [Haftung bei Amtspflichtverletzung]

Verletzt jemand in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst er steht. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit bleibt der Rückgriff vorbehalten. Für den Anspruch auf Schadensersatz und für den Rückgriff darf der ordentliche Rechtsweg nicht ausgeschlossen werden.

³⁷ bei § 7 StVG handelt es sich um eine sog. „Gefährdungshaftung“, die sich gegen den Halter eines Fahrzeuges richtet und neben dem Amtshaftungsanspruch besteht (vgl. Schneider, Feuerwehr im Straßenverkehr, 5.1.1 und 5.1.2.2) Eine persönliche Haftung droht also nur dann, wenn der Feuerwehrangehörige sein privates Fahrzeug nutzt. Dann entsteht diesem allerdings wiederum ein unter Umständen von der Gemeinde zu ersetzender Schaden.

³⁸ z.B. Ansprüche aus § 823 BGB oder § 18 StVG (Fahrerhaftung – dazu vgl. Schneider, Feuerwehr im Straßenverkehr, 5.2.1 mit Rechtssprechungsnachweis

³⁹ Die Einzelheiten sind schwierig und können hier aus Platzgründen nicht erörtert werden.

§ 7 StVG

(1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird.

Nach dieser Vorschrift haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs für Schäden, die durch den Betrieb des Kraftfahrzeuges entstehen. Die Haftung aus § 7 StVG besteht unabhängig von der Amtshaftung nach § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG. Allerdings sind Ansprüche aus der Fahrerhaftung nach § 18 StVG bei Vorliegen der Voraussetzungen der Amtshaftung ausgeschlossen. Die Gefahr einer persönlichen Haftung des Feuerwehrangehörigen besteht also -bis auf die Möglichkeit des Regresses bei grob fahrlässigem oder vorsätzlichem Handeln⁴⁰ - nicht.

(3) 1 Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er anstelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet; daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. 2 Satz 1 findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist oder wenn ihm das Fahrzeug vom Halter überlassen worden ist. ³Die Sätze 1 und 2 sind auf die Benutzung eines Anhängers entsprechend anzuwenden.

⁴⁰ Vgl. dazu das Urteil VG Würzburg bei Schneider, Feuerwehr im Straßenverkehr, 5.3

Literaturhinweise:

1. Müller, Einsatzfahrten, Risikolehre – Rechtsgrundlagen, Verlag Borberg
2. Schneider, Feuerwehr im Straßenverkehr, Die Roten Hefte 23, Verlag Kohlhammer
3. Fischer, Rechtsfragen beim Feuerwehreinsatz, Kapitel 6, Die Fahrt zur Einsatzstelle, Die Roten Hefte 68, Verlag Kohlhammer