

Fahrer Ausbildung und -einweisung für Dienstfahrzeuge



Vorbemerkungen zur Ausbildung und Einweisung von Kraftfahrzeugführern für Dienstkraftfahrzeuge

Einweisung der Fahrer von – sowohl bundes - oder landeseigenen als auch im Eigentum des DRK stehenden Einsatzfahrzeugen.

Diese Verpflichtung beruht neben den entsprechenden Vorgaben des Bundes und des Landes insbesondere auf § 35 der für uns geltenden Unfallverhütungsvorschrift (UVV) "Fahrzeuge" (GUV 5.1 der BAGUV bzw. VBG 12 der gewerblichen Berufsgenossenschaften). Diese Norm führt aus:

"§ 35 (1) Der Unternehmer darf mit dem selbständigen Führen von maschinell angetriebenen

- 1. Fahrzeugen nur Versicherte beschäftigen,**
- 2. die das 18. Lebensjahr vollendet haben,**
- 3. die körperlich und geistig geeignet sind,**
- 4. die im Führen des Fahrzeuges unterwiesen sind und ihre Befähigung hierzu gegenüber dem Unternehmer nachgewiesen haben und von denen zu erwarten ist, dass sie die ihnen übertragenen Aufgaben zuverlässig erfüllen.**

Sie müssen vom Unternehmer zum Führen des Fahrzeuges bestimmt sein."

In den Erläuterungen zu § 35 (1) ist darüber hinaus ausgeführt, dass "Versicherte körperlich und geistig geeignet [sind], wenn sie durch ihre Vorbildung, Kenntnisse, Berufserfahrung und persönliche Eigenschaften (z.B. Alter, Zuverlässigkeit) zum Führen des Fahrzeuges befähigt sind."

Darüber hinaus empfehlen die Erläuterungen, dass es "zweckmäßig [ist], den Auftrag zum Führen des Fahrzeuges schriftlich zu erteilen." Auf die DRK-Verbände übertragen bedeutet dies, dass sich die jeweiligen Dienstvorgesetzten vor dem erstmaligen Einsatz eines Kraftfahrers auf einem bestimmten Fahrzeug / Fahrzeugtyp davon vergewissern müssen, dass der Kraftfahrer – neben dem Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse -- das Fahrzeug beherrscht. Dies kann z.B. durch eine Probefahrt geschehen, wobei hier insbesondere auch **Besonderheiten** des jeweiligen Fahrzeuges (z.B. Automatikgetriebe) zu beachten sind. Weiterhin hat eine jährliche Belehrung insbesondere von §§35 und §§38 StVo stattzufinden.

Der Auftrag zum Führen eines Fahrzeuges kann vorteilhafterweise durch die im DRK eingeführten Einsatzscheine dokumentiert werden. Werden diese im Einzelfall nicht verwendet, hat – wie durch die UVV gefordert – die Dokumentation auf eine andere geeignete Art zu geschehen. (Aus Rundschreiben Nr. I/79/221/2000 DRK Landesverband Westfalen-Lippe)

Hrsg.:

Deutsches Rotes Kreuz

Ortsverein Neuhausen

Schlossstraße 67

73765 Neuhausen

Telefon / Telefax: (07158) 65008

E-Mail: info@drk-neuhausen.de

© 2003 Deutsches Rotes Kreuz

Bei Kapitel 2 bis 5: © Thomas Hochstein (Maintainer). Ausführungen aus der FAQ de.etc.notfallrettung, www.th-h.de/faq/den.php3

Version

1.0

Datum

26.10.2003

Inhalt

1	Ausbildungsinhalte	5
2	Sonderrechte (gem. § 35 StVO).....	6
2.1	Kurzfassung.....	6
2.2	Ausführliche Beschreibung.....	7
2.2.1	Wer darf Sonderrechte in Anspruch nehmen?	7
2.2.2	Wann darf man Sonderrechte in Anspruch nehmen?	8
2.2.3	Wer entscheidet, ob Sonderrechte in Anspruch genommen werden?	9
2.2.4	Was bedeutet, welche Folgen hat die Inanspruchnahme von Sonderrechten?.....	10
2.2.5	Welche Einschränkungen gelten bei Inanspruchnahme von Sonderrechten?	11
3	Wegerechte (gem. § 38 StVO).....	12
3.1	Kurzfassung.....	12
3.2	Ausführliche Beschreibung.....	13
3.2.1	Was bedeutet, welche Folgen hat die Inanspruchnahme von Wegerecht?	13
4	Wie ist das bei Feuerwehrleuten auf der Anfahrt mit Privat-Kfz?	14
5	Was tun bei einem Verkehrsunfall auf einer Sondersignalfahrt?	14
6	Verhalten und Gefahrstellen	16
6.1	Gefahrenstelle	16
6.2	Unfallsituationen.....	16
6.3	Belastungsfaktoren des Einsatzpersonals	16
6.4	Fehlverhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer	16
6.5	Fehlverhalten des Einsatzpersonals	16
6.6	Folgerungen.....	17
7	Fahren in geschlossenen Verbänden	18
7.1	Kraftfahrzeugmarsch	18
7.2	Ablaufpunkt und Marschfolge	18
7.3	Durchlaufpunkte	18
7.4	Auslaufpunkt	18
7.5	Technische Halte und Rasten.....	18
7.6	Verständigung	18
7.7	Marschweg	18
7.8	Marschstraße.....	19
7.9	Marschstrecke	19

7.10	Marschfolge.....	19
7.11	Marschabstand	19
7.12	Marschgeschwindigkeit.....	19
7.13	Fahrzeugabstände.....	19
7.14	Kennzeichnung	19
7.15	Fahren mit Sonderrechten.....	19
8	Haftung.....	20

1 Ausbildungsinhalte

Wesentliche Ausbildungsinhalte in der Fahrer Ausbildung und –einweisung für Dienstfahrzeuge des Deutschen Roten Kreuzes Ortsverein Neuhausen.

Modul Fahrzeuge Theorie

- Verwendungszweck der Fahrzeuge
- Fahrzeugcheck vor Fahrtbeginn
- Ausfüllen des Fahrtenbuchs
- Fahren mit Sondersignal (Merkblatt)
- Fahren im Verband
- Privatnutzung von Kraftfahrzeugen des Ortsvereins Neuhausen (Merkblatt)
- Verhalten bei Unfällen und bei Schäden. Fahrzeugversicherung (alle Fahrzeuge mit Vollkasko)
- Tanken, Verbrauchsmaterial wie Öl, Scheibenwischwasser etc.
- Medizinische Ausstattung der Fahrzeuge (grob)

Modul Fahrzeuge Praxis

- Einweisung auf die Fahrzeugtechnik (Bedienungselemente, Sondersignal, Standheizung, Verbandkasten, Warndreieck, Ersatzrad, Bordwerkzeug inkl. Wagenheber, Ladesteckdose)
- Einweisung auf die fahrzeugspezifische Medizintechnik (Trage, Tragentisch, Entnahme Medumat, Inbetriebnahme des Accuvacs bei Motorstillstand, Schlüssel für Medikamentenschublade)
- Praktische Fahrübung: (Stadt, Land, Autobahn, längs und quer Parken, Fahrzeug aus der Garage fahren und wieder einstellen). Mindestens
- 30 Minuten pro Fahrzeug)
- Fahrtenbuch ausfüllen

2 Sonderrechte (gem. § 35 StVO)

2.1 Kurzfassung

Was sind Sonderrechte?

Sonderrechte erlauben das Abweichen von Regeln der Straßenverkehrsordnung.

Wann darf ich Sonderrechte in Anspruch nehmen?

Wenn es zur Erfüllung meiner hoheitlichen Aufgabe dringend geboten ist, von Regeln der StVO abzuweichen

Was ist eine hoheitliche Aufgabe?

Es ist die Vornahme von Diensthandlungen, die unmittelbar zur Erfüllung der dienstlichen Aufgaben staatlicher Aufgaben dienen.

Beispiele:

- Formationsfahren mit Krädern
- Absichern einer Veranstaltung
- Warnen als Verkehrsposten auf der Fahrbahn
- Was bedeutet "dringend geboten"?

Es bedeutet, dass bei Beachtung der Verkehrsregeln die Erfüllung der Aufgabe nicht nur erschwert, sondern vereitelt würde. Das heißt, dass der Hoheitsträger nur dann von der StVO abweichen darf, wenn er dadurch seinen Auftrag nicht oder ohne Nachteile auch nicht später erfüllen kann!

Was muss ich beachten?

Bevor ich von einer Regel der StVO abweiche, muss ich prüfen, ob dies wirklich "dringend geboten" ist, um meine hoheitliche Aufgabe zu erfüllen. Das Abweichen von jeder einzelnen Regel muss zwingend notwendig sein und von mir in jedem einzelnen Fall geprüft werden!

Wie verhalte ich mich gegenüber dem übrigen Verkehr?

Wenn ich Sonderrechte wahrnehme, darf ich dies nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung!

Ich muss sicher sein, dass mich die anderen Verkehrsteilnehmer wahrgenommen haben und meine Absicht erkannt haben.

2.2 Ausführliche Beschreibung

2.2.1 Wer darf Sonderrechte in Anspruch nehmen?

Nach § 35 StVO

- Bundeswehr, Bundesgrenzschutz, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Polizei und Zolldienst (§ 35 Abs. 1 StVO)
- Fahrzeuge des Rettungsdienstes (§ 35 Abs. 5a StVO)

und Straßenbau-, -reinigungs- und -unterhaltungsfahrzeuge sowie Fahrzeuge der Post- und Telekommunikationsunternehmen (ehemals Deutsche Bundespost), die nur für bestimmte Aufgaben von der Befolgung bestimmter (nicht aller!) Vorschriften der StVO befreit werden und die im weiteren nicht berücksichtigt werden.

2.2.1.1 Fahrzeuge des Rettungsdienstes

Auffällig ist, dass im Absatz 1 des § 35 StVO im Gegensatz zum Absatz 5a (und den folgenden) nicht von "Fahrzeugen" ("des Rettungsdienstes", "die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung [...] der Straßen dienen"), die Rede ist, sondern von den Institutionen selbst gesprochen wird. Daraus entnimmt man, dass diese Institutionen an sich (!), also nicht nur deren Einsatzfahrzeuge, berechtigt sind. Es kommt also nicht auf das Polizei- oder Feuerwehrauto (Dienst- oder Einsatzfahrzeug) an, sondern vielmehr auf die Nutzung (also den oder die Insassen).

Am Rande sei bemerkt, dass die Regelung für die Fahrzeuge des Rettungsdienstes erst nachträglich (November 1975) eingefügt wurde und bis 1988 auch nur bei der Rettung von Menschenleben galt und ausdrücklich das Einschalten von Blaulicht und Horn erforderte. Sie sind aber von den Voraussetzungen (dazu siehe unten Frage 4.1.3) den übrigen Berechtigten aus dem Bereich der BOS immer noch nicht gleichgestellt.

Der Begriff der "Fahrzeuge des Rettungsdienstes" ist nach der Rechtsprechung weit zu verstehen. Dazu gehören nicht nur die Fahrzeuge des öffentlich-rechtlichen Rettungsdienstes (also KTW, RTW, NAW, NEF), sondern alle Fahrzeuge, die ihrer Bestimmung nach der Lebensrettung dienen. Das umfasst also bspw. auch Fahrzeuge des Blut- und Organtransportes, Fahrzeuge der Wasserrettung, ggf. des organisierten ärztlichen Notdienstes etc., natürlich auch dann, wenn sie private Halter (wie bspw. die Hilfsorganisationen) haben.

Soweit Berechtigte im Sinne des Absatzes 1 (sprich: die Feuerwehren) Rettungsdienst betreiben, gilt für sie auch im Rettungsdienst der - günstigere - § 35 Abs. 1 StVO.

2.2.1.2 Katastrophenschutz

Wer "Katastrophenschutz" im Sinne des § 35 Abs. 1 StVO ist, richtet sich nach den jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften. In Rheinland-Pfalz umfasst das beispielsweise u.a. die Schnelleinsatzgruppen San, Betreuung und Verpflegung, die nach dem Konzept des Landes den Katastrophenschutz bilden. Das gilt jedoch nur dann, wenn sie auch in dieser Funktion - d.h. als Katastrophenschutz - für einen Einsatz oder eine (angeordnete) Übung eingesetzt werden, nicht aber, wenn Fahrzeuge, Material oder Personal der SEG bspw. im Rahmen des Sanitätsdienstes oder sonst wie für eigene Zwecke der Hilfsorganisationen eingesetzt werden.

2.2.2 Wann darf man Sonderrechte in Anspruch nehmen?

Das ist unterschiedlich, je nachdem, ob es sich um einen Berechtigten nach § 35 Abs. 1 oder 5a StVO handelt.

2.2.2.1 Feuerwehren, Polizei, etc.

Für Feuerwehren, Polizei, Katastrophenschutz etc. muss die Inanspruchnahme der Sonderrechte zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten sein. Das bedeutet, die öffentliche Aufgabe muss ein gewisses sachliches Gewicht haben und unter Beachtung der Verkehrsregeln nicht, nicht ordnungsgemäß oder nicht so schnell wie zum allgemeinen Wohl erforderlich erfüllt werden können. Die sofortige Erfüllung der Dienstaufgabe muss also vom Gemeininteresse aus gesehen wichtiger sein als der etwaige Nachteil einer Nichtbeachtung der Verkehrsregeln.

2.2.2.2 Fahrzeuge des Rettungsdienstes

Für die Fahrzeuge des Rettungsdienstes liegt die Schwelle höher: hier muss zunächst höchste Eile geboten sein, und diese höchste Eile muss deshalb geboten sein, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Das hat jedoch den Vorteil, dass die Abwägung sich leichter gestaltet - Sonderrechte dürfen dann in Anspruch genommen werden, wenn Lebensgefahr besteht oder nicht auszuschließen ist, der Patient also vital gefährdet ist, oder wenigstens schwere Gesundheitsschäden bei einer Verzögerung drohen (diesbezüglich ist bspw. an eine notwendige Analgesie (Schmerz als schwerer Gesundheitsschaden) oder an Fälle einer eiligen Wundversorgung (Replantation o.ä.) zu denken). Es ist nicht erforderlich, dass die angenommene Vitalbedrohung tatsächlich besteht. Auszugehen ist vielmehr von der Situation, wie sie sich im Moment der Entscheidung über die Inanspruchnahme von Sonderrechten darstellt. Klagt beispielsweise ein Patient bei seinem Notruf über Atemnot, so ist im Regelfall davon auszugehen, dass eine Atemstörung vorliegt und damit eine vitale Bedrohung besteht, so dass die Inanspruchnahme von Sonderrechten geboten ist. Stellt sich an der Einsatzstelle heraus, dass es sich bei der "Atemnot" nur um eine Erkältung gehandelt hat, ändert das nichts an der Rechtmäßigkeit der vorangegangenen Entscheidung.

Die "höchste Eile" muss in Bezug auf einen konkreten Patienten (oder mehrere, natürlich) geboten sein. Die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von Sonderrechten sind daher nicht gegeben, wenn ein Fahrzeug bspw. von einem entfernten Krankenhaus wieder in seinen zu diesem Zeitpunkt nicht abgedeckten Rettungsdienstbereich zurückkehren oder eine "verwaiste" Wache besetzen soll; sondern erst dann, wenn sich in diesem Bereich ein konkreter Notfall ereignet hat. Gleiches gilt, wenn bspw. die Wache anzusteuern ist, um das

Fahrzeug aufzufüllen oder zu reinigen; die Inanspruchnahme von Sonderrechten zu diesem Zweck ist nur zulässig, wenn bereits ein Folgeauftrag für das Fahrzeug vorliegt, nicht, wenn es "bloß" das zur Zeit einzig freie Einsatzmittel ist.

Hingegen liegen die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von Sonderrechten sehr wohl vor, wenn ein Fahrzeug bei einem größeren Schadensfall einen Bereitstellungsraum ansteuert; zwar ist auch hier noch kein konkreter Patient für das Fahrzeug "vorgesehen", ja es ist noch nicht einmal klar, ob es überhaupt zum Einsatz kommen wird; es besteht aber bereits eine konkrete Schadenslage, bei der das Fahrzeug zum Einsatz kommt und nicht nur die abstrakte Möglichkeit, dass sich in der Folgezeit ein Notfallereignis ergibt.

2.2.2.3 Kennzeichnung

Eine besondere Kennzeichnung des Fahrzeugs ist für die Inanspruchnahme von Sonderrechten nicht erforderlich. Das Fahrzeug muss noch nicht einmal über eine Sondersignalanlage verfügen. Im Regelfall ist die Nichtbeachtung von Verkehrsregeln aber durch Blaulicht und Horn anzuzeigen, um andere Fahrzeuge vor dem unerwartet schnellen, entgegen der Fahrtrichtung oder sonstwie ungewöhnlich fahrenden Einsatzfahrzeug zu warnen. Dies ist in der Verwaltungsvorschrift zu § 35 StVO auch so festgehalten (und damit zumindest für Behörden einschließlich der Feuerwehr auch intern bindend).

2.2.3 Wer entscheidet, ob Sonderrechte in Anspruch genommen werden?

Ausschließlich und alleine der Fahrer; nicht die Rettungsleitstelle, nicht der Notarzt, nicht ein Einsatzleiter.

Der Fahrer ist auch derjenige, der seine Entscheidung ggf. begründen muss und zu rechtfertigen hat. Daher kann auch niemand "anweisen" oder verbieten, Sonderrechte in Anspruch zu nehmen; jedenfalls enthebt eine solche Anweisung den Fahrer nicht von seiner Verpflichtung, eine eigene Entscheidung zu treffen. Eine arbeitsrechtliche oder auf sonstigen Vorschriften bestehende Weisungsbefugnis (bspw. der Rettungsleitstelle) ändert an der straßenverkehrsrechtlichen Beurteilung nichts: eine Fahrt mit Sonderrechten (obwohl die Leitstelle sie "verboten" hat) ist trotzdem erlaubt, wenn die Voraussetzungen vorlagen. Dementsprechend ist eine Fahrt ohne Inanspruchnahme von Sonderrechten (obwohl sie "angewiesen" waren) straßenverkehrsrechtlich immer erlaubt. Die Mißachtung solcher Anordnungen kann aber natürlich arbeits- und/oder disziplinarrechtliche Konsequenzen haben.

Allerdings kommt diese (theoretische) Entscheidungskompetenz in der Praxis deshalb nicht zum Tragen, weil andere Personen oder Institutionen einen Informations- oder Kompetenzvorsprung gegenüber dem Fahrer haben.

Bei der Anfahrt zur Einsatzstelle verfügt der Fahrer nur über minimale Informationen: Einsatzort, ggf. Anzahl und Name(n) des oder der Patienten, vielleicht noch Art des Notfalles oder Schadensereignisses und weitere anrückende Kräfte. Der Leitstellendisponent hingegen hat den Notruf entgegengenommen, erforderlichenfalls weitere Informationen abgefragt und bei seiner Alarmierungsentscheidung ein konkretes Notfallbild vor Augen. Er hat

daher ganz andere Grundlagen für die Entscheidung, ob eine Vitalbedrohung besteht oder nicht auszuschließen ist. Daher darf sich der Fahrer im Regelfall auf die Entscheidung der Leitstelle verlassen; anders nur dann, wenn sich eine Fehlentscheidung aus den gegebenen Informationen gerade zu aufdrängt ("Verdacht Infarkt, Anrufer war selbst betroffen und ist alleine zuhause, normale Anfahrt"). Im Gegenteil, der Fahrer wird ein Abweichen von der Entscheidung der Leitstelle begründen müssen (und das nur in Ausnahmefällen können). Es ist auch keineswegs seine Aufgabe, weitere Informationen über den erteilten Einsatzauftrag hinaus zu verlangen, um etwa die Entscheidung des Disponenten zu überprüfen.

Gleiches gilt auch für die Fahrt mit Patient von der Einsatzstelle zum Krankenhaus. Der Transportbegleiter hat im Regelfall die höhere medizinische Ausbildung und/oder längere Erfahrung; vor allem befindet er sich im Gegensatz zum Fahrer beim Patienten. Wenn er höchste Eile für geboten hält, darf der Fahrer davon ausgehen, dass diese Entscheidung richtig ist und dementsprechend Sonderrechte in Anspruch nehmen; auch hier gilt, dass er eine abweichende Beurteilung begründen werden muss. Noch deutlicher ist die Sachlage dann, wenn der Transport durch einen Arzt begleitet wird.

Es gibt aber durchaus Fälle, in denen es auf diesen Unterschied ankommt und in denen es für den Fahrer wichtig ist zu wissen, dass er die Entscheidung nicht nur treffen, sondern auch verantworten muss. Es kommt bspw. vor, dass ein Fahrzeug des Rettungsdienstes mit Patient in einem Verkehrsstau steht und dann per Funk anfragt, ob es mit Sondersignal weiterfahren darf. Diese Anfrage ist zumindest überflüssig; denn die Besatzung kennt (im Gegensatz zum Disponenten auf der Leitstelle) den Zustand des Patienten und kann (und muss!) daher selbst entscheiden, ob die Voraussetzungen der Inanspruchnahme von Sonderrechten vorliegen oder nicht. Wenn ja, dann bedarf es keiner Erlaubnis der Leitstelle; ein Hinweis würde (wenn überhaupt) genügen. Viel wichtiger aber: wenn die Voraussetzungen nicht vorlagen, dann kann sich der Fahrer mit einer Erlaubnis der Leitstelle nicht rechtfertigen! Er muss dann vielmehr begründen, warum er höchste Eile für geboten hielt; ob ihm die Leitstelle die Signalfahrt erlaubt hat oder nicht, interessiert dabei nicht.

2.2.4 Was bedeutet, welche Folgen hat die Inanspruchnahme von Sonderrechten?

Die Folge der Inanspruchnahme von Sonderrechten ist, dass der Begünstigte von den ihm durch die StVO aufgelegten Pflichten befreit wird; die Verkehrsregeln und -gebote (Vorfahrt etc.) werden dadurch aber nicht abgeändert. Sie werden jedoch zugunsten des Sonderrechtsfahrzeuges eingeschränkt. Dennoch darf der Sonderrechtsfahrer den übrigen Verkehr weiterhin nicht mehr als notwendig behindern oder gefährden.

2.2.4.1 Beispiele

Beispielhaft kommt für das Verhalten des Sonderrechtsfahrers in Betracht:

- Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit
- Überholen / Linksfahren
- Nichtbeachten von Lichtzeichenanlagen (Ampeln)

- Fahren entgegen einem Fahrverbot und/oder entgegen einer Einbahnstraße
- Halten und Parken dort, wo dies sonst verboten ist

Sonderrechte wirken nicht gegen Dritte. Das heißt, wer Sonderrechte in Anspruch nimmt, wird von den Pflichten der StVO befreit, hat dadurch aber keine besonderen Rechte gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Bildlich gesprochen: er muss an der roten Ampel zwar nicht warten; wenn aber Querverkehr herrscht, muss der ihn auch nicht vorlassen. Dazu müsste er Wegerecht in Anspruch nehmen.

2.2.5 Welche Einschränkungen gelten bei Inanspruchnahme von Sonderrechten?

Nach § 35 Abs. 8 StVO ist die gebührende Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich. Außerdem ist darüber hinaus immer das Übermaßverbot ("Verhältnismäßigkeit der Mittel") zu beachten, d.h. die Beeinträchtigung der Rechte anderer Verkehrsteilnehmer, die behindert oder gefährdet werden, muss in einem vernünftigen Verhältnis zu dem durch die Inanspruchnahme der Sonderrechte erreichten Ziel stehen.

Sonderrechte dürfen immer nur unter größtmöglicher Sorgfalt wahrgenommen werden. Dabei ist ständig abzuwägen, welches Maß an Risiko nach dem Zweck der Fahrt einer- und der Verkehrslage andererseits noch eingegangen werden darf.

2.2.5.1 Fremdes Vorfahrtsrecht

Über fremdes Vorfahrtsrecht darf sich der Sonderrechtsfahrer nur hinwegsetzen, wenn er sieht, dass der Verkehr ihm nach ausreichender Ankündigung auch die Vorfahrt lässt. Das setzt notwendig die Verwendung von Blaulicht und Einsatzhorn voraus - denn sonst erkennt der eigentlich bevorrechtigte Verkehr gar nicht erst, dass er Vorfahrt gewähren soll oder muss. Gleiches gilt natürlich auch und insbesondere an durch Ampeln gesicherten Kreuzungen oder Einmündungen.

Immer ist an eine Kreuzung oder Einmündung, an der Wartepflicht besteht, langsam heranzufahren, so dass noch rechtzeitig angehalten werden kann. Blaulicht und Horn sind rechtzeitig vorher zu betätigen, so dass der Verkehr überhaupt die Möglichkeit erhält, das Sonderrechtsfahrzeug wahrzunehmen. Dabei ist zu beachten, dass die akustischen Warneinrichtungen schon bei auf normaler Lautstärke laufendem Radio oft erst in kurzem Abstand hörbar werden und die optischen Warnanlagen bei Tag oft schwer zu sehen sind. Bei mehrspurigem Verkehr muss sich der Sonderrechtsfahrer vergewissern, dass ihn alle Verkehrsteilnehmer wahrgenommen haben und nicht etwa nur eine Spur "steht". Notfalls ist die Kreuzung in Schrittgeschwindigkeit zu queren.

2.2.5.2 Geschwindigkeitsüberschreitung

Bei der Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit darf nicht schneller gefahren werden, als es die Straßen-, Verkehrs- und Witterungsverhältnisse erlauben. Dabei gibt es keine festen Regeln in der Art "höchstens anderthalbmal so schnell wie erlaubt"; zulässig ist die Geschwindigkeit, die gerade noch gefahren werden kann, ohne andere zu gefährden. Nachts auf einer mehrspurig ausgebauten, geraden, gut einsehbaren Vorfahrtsstraße kann das auch innerorts Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h erlauben; andererseits

können mittags in einem Schulzentrum auch die ohnehin erlaubten 30 km/h bereits zuviel sein.

2.2.5.3 Abstellen der Fahrzeuge

Beim Abstellen der Fahrzeuge ist die erforderliche Eile gegen die Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs abzuwägen. Je größer die Eile (d.h. die dem Patienten drohende Gefahr), desto stärker darf der übrige Verkehr behindert werden. Der ersteintreffende RTW wird im Regelfall unmittelbar an der Einsatzstelle auch auf der Straße halten dürfen; für das nachfolgende NEF mag es bereits geboten sein, ggf. nach Absetzen des Notarztes die wenige Meter entfernte Parklücke anzusteuern. Es kann sich auch die Notwendigkeit ergeben, im Verlauf des Einsatzes die Fahrzeuge umzusetzen, sobald ausreichend Kräfte vorhanden sind und das verkehrsbehindernde Parken daher nicht mehr erforderlich ist.

3 Wegerechte (gem. § 38 StVO)

3.1 Kurzfassung

Was ist das "Wegerecht"?

Es ist die Anordnung an alle anderen Verkehrsteilnehmer sofort freie Bahn zu schaffen.

Wann darf ich "Wegerechte" beanspruchen?

Ich darf das "Wegerecht" nur wahrnehmen, wenn höchste Eile geboten ist, um

- Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden
- bedeutende Sachwerte zu erhalten
- Flüchtige zu verfolgen
- eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwenden

Wie nehme ich das "Wegerecht" in Anspruch?

Ich benutze das Blaulicht zusammen mit dem Einsatzhorn

- Ich vergewissere mich, dass mich die anderen Verkehrsteilnehmer wahrgenommen haben und mir Vorrang gewähren. Nötigenfalls halte ich an.
- Ich fahre langsam in den Kreuzungsbereich ein und achte auch auf "rechts-vor-links"- Situationen.
- Zum Richtungswechsel betätige ich den Blinker!
- Ich überhole nicht rechts, da die anderen Verkehrsteilnehmer nach rechts ausweichen werden!

Was muss ich beachten? Womit muss ich rechnen?

Andere Verkehrsteilnehmer (VT) hören und sehen mich evtl. nicht bzw. erst sehr spät! (z.B. lautes Radio, Ablenkung, Gehörlose, alte Menschen, Baustellengeräusche)

Andere VT reagieren irrational! (z.B. abruptes Bremsen, Beschleunigen vor EinsatzKfz, kein Ausweichen mit Stehen-bleiben auf der Stelle)

3.2 Ausführliche Beschreibung

Was ist Wegerecht und wer darf es in Anspruch nehmen?

Das Wegerecht ist in § 38 StVO geregelt, ohne dort so genannt zu werden. Die Vorschrift beschäftigt sich mit der Verwendung von gelbem (Abs. 3) und blauen Blinklicht allein (Abs. 2) sowie mit dem Einsatzhorn (Abs. 1). Fahrzeugen, die blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn verwenden, muss jeder Verkehrsteilnehmer unverzüglich freie Bahn schaffen (auch Fußgänger!). Das wird auch als "Wegerecht" bezeichnet.

Verwenden darf das blaue Blinklicht mit dem Einsatzhorn jedes damit ausgestattete Fahrzeug, wenn die Voraussetzungen vorliegen. Diese sind für alle Berechtigten identisch und für Fahrzeuge des Rettungsdienstes dieselben wie für die Inanspruchnahme von Sonderrechten, nämlich höchste Eile, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

Wegerecht setzt den Betrieb von blauem Blinklicht und dem Einsatzhorn voraus; blaues Blinklicht allein genügt nicht!

3.2.1 Was bedeutet, welche Folgen hat die Inanspruchnahme von Wegerecht?

Jeder Verkehrsteilnehmer muss dem Fahrzeug sofort freie Bahn schaffen.

Das heißt nicht notwendigerweise, dass sofort anzuhalten wäre; im Gegenteil kann dies den Weg für das Einsatzfahrzeug gerade versperren. Optimalerweise ist zügig die nächste ein Überholen des Einsatzfahrzeuges ermöglichende Stelle anzusteuern, dort scharf rechts heranzufahren und zu verlangsamen bzw. anzuhalten, bis das Fahrzeug passiert hat. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmer, die blaues Blinklicht und Einsatzhorn wahrnehmen, solange, bis sie beurteilen können, ob sie das Wegerechtsfahrzeug anderenfalls behindern, auch, wenn es für sie noch nicht sichtbar ist. Nötigenfalls dürfen und müssen die Verkehrsteilnehmer auch auf Sperrflächen, Abbiegerspuren oder den Bordstein ausweichen oder trotz roten Lichtzeichens vorsichtig in den Kreuzungsbereich einfahren, soweit dies ohne Gefährdung anderer machbar ist.

Alle Beteiligten müssen mit ungewöhnlichen Fahrmanövern sowohl des Wegerechtsfahrzeuges wie auch der ausweichenden Verkehrsteilnehmern rechnen. Besonders trifft diese Verpflichtung naturgemäß den Wegerechtsfahrer. Er muss rechtzeitig seine Warneinrichtungen betätigen und nach kurzzeitigem Abschalten des Hornes damit rechnen, dass andere Verkehrsteilnehmer Verzicht auf das Vorrecht annehmen. Er sollte seine angestrebte Fahrtrichtung rechtzeitig und deutlich anzeigen, damit sich der Verkehr darauf einrichten kann. Rechnen muss er sowohl mit Reflexreaktionen wie insbesondere dem unmotivierten

Ausweichen auf die rechte Fahrbahnseite (Vorsicht beim Rechtsüberholen!) und plötzlichem Abbremsen.

Fahrzeugführer müssen dafür Sorge tragen, dass sie das Einsatzhorn hören können. Gegebenenfalls müssen sie laute Innengeräusche (Musikanlage) durch besondere Aufmerksamkeit ausgleichen.

Das Gebot, freie Bahn zu schaffen, gilt im übrigen unabhängig davon, ob Blaulicht und Horn berechtigt verwendet werden oder nicht; es sei denn, der Missbrauch ist offensichtlich (freiwillige Feuerwehr auf Vergnügungsfahrt).

4 Wie ist das bei Feuerwehrleuten auf der Anfahrt mit Privat-Kfz?

Das ist umstritten.

Zunächst ist der Feuerwehrmann im Einsatz Teil "der Feuerwehr" als Institution und damit potentiell zur Inanspruchnahme von Sonderrechten berechtigt. Die Frage ist dann nur noch, ob die Anfahrt zum Gerätehaus bereits Teil des Einsatzes ist. Die Rechtsprechung ist diesbezüglich uneinheitlich; es dürften aber die besseren Argumente dafür sprechen, auch die Anfahrt zum Gerätehaus bereits als Teil des Einsatzes zu betrachten. Denn wann würde sonst der Einsatz für Kräfte beginnen, die mit ihrem Privat-Kfz direkt die Einsatzstelle anfahren? Oder für ein Einsatzfahrzeug, das sich gerade unterwegs befindet und nicht mehr das Gerätehaus, sondern ebenfalls direkt die Einsatzstelle anfährt?

Demnach kommen auch dem einzelnen Feuerwehrmann auch im Privat-Kfz Sonderrechte zu; jedenfalls dann, wenn es um Einsätze zur Menschenrettung oder zum Schutz bedeutender Sachwerte geht.

Dies gilt aber nur für Angehörige der Feuerwehr und ist nicht auf Mitglieder des Deutschen Roten Kreuzes übertragbar. Die Einsatzkraft des DRK kann keine Sonderrechte für sich auf der Anfahrt mit dem Privat-Kfz geltend machen.

5 Was tun bei einem Verkehrsunfall auf einer Sondersignalfahrt?

Wenn es auf einer Fahrt mit Sondersignal (oder unter Inanspruchnahme von Sonderrechten) zu einem Verkehrsunfall kommt, stellt sich oft die Frage, ob die Unfallaufnahme abgewartet werden muss oder ob das Einsatzfahrzeug ausnahmsweise seine Fahrt fortsetzen darf.

In § 34 StVO ist das Verhalten nach einem Verkehrsunfall geregelt. Daraus ergibt sich u.a. die Verpflichtung zum Anhalten und zum Austausch der Personalien. Diese Vorschrift wird

allerdings durch die Inanspruchnahme von Sonderrechten außer Kraft gesetzt ("von den Vorschriften dieser Verordnung befreit"). Es bleibt jedoch der Straftatbestand des unerlaubten Entfernens von Unfallort (§ 142 StGB), nach dem grundsätzlich jeder Unfallbeteiligte durch seine Anwesenheit und die Angabe, an dem Unfall beteiligt gewesen zu sein, die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung (also eine Unfallaufnahme) ermöglichen muss.

Hier kann jedoch der rechtfertigende Notstand (§ 34 StGB) eingreifen. Dies erfordert eine gegenwärtige, nicht anders abwendbare Gefahr für Leib oder Leben (hier des Patienten) und eine Abwägung der betroffenen Rechtsgüter, bei der das geschützte Rechtsgut das beeinträchtigte wesentlich überwiegt. Der § 142 StGB schützt das Interesse der Unfallbeteiligten an einer Aufnahme der Unfalldaten zur Durchsetzung ihrer zivilrechtlichen Schadenersatzansprüche. Wenn diesem Interesse eine Gesundheits- oder Lebensgefährdung eines Patienten gegenübersteht, muss das Feststellungsinteresse zurücktreten; d.h. das Einsatzfahrzeug darf weiterfahren, der Fahrer ist gerechtfertigt. Er muss die erforderliche Feststellungen jedoch unverzüglich nachträglich ermöglichen; dies geht auch durch Mitteilung an eine nahegelegene Polizeidienststelle.

Für die Praxis gilt: Wenn sich ein Einsatzfahrzeug auf einer Sondersignalfahrt befindet, besteht einerseits eine vitale Bedrohung des Patienten, andererseits ist in der Regel kein anderes, näheres oder entsprechend nahes Fahrzeug verfügbar (sonst wäre ja bereits die Sondersignalfahrt nicht zulässig). Daher wird der Fahrer im Normalfall seine Fahrt fortsetzen können, da die Vitalgefährdung des Patienten nicht mit hinreichender Sicherheit anders abgewehrt werden kann und Leben und Gesundheit mehr wiegen als das Feststellungsinteresse des Unfallgegners. - Empfehlenswert ist es, unverzüglich über die Leitstelle die Polizei informieren zu lassen, damit diese eine Unfallaufnahme durchführen kann. Nach Einsatzende sollte das Einsatzfahrzeug entweder an die Unfallstelle zurückkehren, oder, falls dort vermutlich niemand mehr anzutreffen ist, eine Polizeidienststelle anfahren. Das hat unverzüglich, also sobald wie möglich, zu geschehen, nicht etwa erst am nächsten Tag!

Soweit Personen zu Schaden gekommen sind, ist - je nach Schwere der Verletzungen und dem Einsatzauftrag - entweder der Einsatz abubrechen und die Versorgung der Unfallverletzten vorzunehmen oder ggf. ein anderes Fahrzeug an die Unfallstelle zu bestellen. Im Zweifel sollte jedenfalls bei (mit)verschuldeten Unfällen schon aus eigennützigen Erwägungen die Versorgung der Unfallverletzten Vorrang haben, da der Fahrer diesen gegenüber als Schädiger in einer besonderen Verpflichtung steht.

6 Verhalten und Gefahrstellen

Im folgenden sind die häufigsten Fehlverhaltensmuster der übrigen Verkehrsteilnehmer und des Einsatzpersonals sowie typische Gefahrstellen und Unfallsituationen aufgeführt:

(Quelle: Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen von 1995)

6.1 Gefahrstelle

- Kreuzung in geschlossenen Ortschaften (51,2 % der Unfälle unter "Wegerechten", davon 80 % rot an Ampeln für das Einsatzfahrzeug!)
- T-Mündung (15,4 % der Unfälle unter "Wegerechten")

6.2 Unfallsituationen

- Zusammenstoß mit anderem Kfz das einbiegt oder kreuzt. (80 %)
- Zusammenstoß mit entgegenkommendem Kfz bei Überholvorgang (11,4 %)

6.3 Belastungsfaktoren des Einsatzpersonals

- Abrupter Sprung von einer Ruhephase in eine Hochleistungsphase
- Fahren unter Zeitdruck
- Geistige Auseinandersetzung mit dem bevorstehenden Ereignis

6.4 Fehlverhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer

- Abruptes Bremsen
- Beschleunigen vor Einsatzfahrzeug
- Zunächst Beschleunigen, dann plötzliches Bremsen
- Behinderung der "Gassenbildung" durch ein oder mehrere Kfz
- keine Ausweichreaktion
- lange Reaktionsphase vom Erkennen des Einsatzfahrzeuges bis zur adäquaten Reaktion

6.5 Fehlverhalten des Einsatzpersonals

- Rechts überholen
- Fahren gegen die Fahrtrichtung
- Benutzung der kompletten Gegenfahrbahn für Überholvorgang
- Behinderung der "Gassenbildung" durch falsche bzw. keine Richtungsanzeige
- Überfahren von rotem Lichtsignal ohne ausreichende Verminderung der Geschwindigkeit
- Missachtung der Vorfahrt ohne Verminderung der Geschwindigkeit

6.6 Folgerungen

- Abwägen, ob Sondersignale wirklich notwendig sind! (wenn rechtlich zulässig!)
- Vor der Einsatzfahrt "innerlich sammeln" und Ruhe bewahren!
- Auf der Einsatzfahrt immer mit Fehlverhalten der anderen VT rechnen und vorausschauend fahren! Übersicht verschaffen! Nötigenfalls anhalten!
- Überhole nur an übersichtlichen Stellen!
- Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen! NICHT rasen!

DENKE IMMER DARAN:

Wegerechtsfahrer sind

4x mehr

gefährdet einen

tödlichen Unfall

zu erleiden!

7 Fahren in geschlossenen Verbänden

7.1 Kraftfahrzeugmarsch

Jede Fahrzeugbewegung, bei der drei und mehr Fahrzeuge von einem gemeinsamen Ausgangsort zu einem gemeinsamen Zielort bewegt werden, wird als Kfz-Marsch bezeichnet. Verantwortlich ist der Marschführer.

7.2 Ablaufpunkt und Marschfolge

Jeder Marsch beginnt an einem festgelegten Ort, dem Ablaufpunkt. Hier wird die vorgesehene Marschfolge der einzelnen Fahrzeuge durch einen "Ablaufleiter" überwacht, ebenso die Zeiten der abfahrenden Fahrzeuge. Die Funktion eines Ablaufleiters kann einem Unterführer übertragen werden.

7.3 Durchlaufpunkte

An besonders befohlenen Stellen wird anhand von vorher ermittelten Zeiten kontrolliert, ob der Kfz-Marsch plan- und ordnungsgemäß abläuft. Diese Stellen werden als "Durchlaufpunkte" bezeichnet.

7.4 Auslaufpunkt

Am Zielort des Kfz-Marsches, dem "Auslaufpunkt", endet der Marsch. Soweit keine anderslautenden Regelungen bestehen, endet auch hier das Unterstellungsverhältnis der Führungskräfte unter den Marschführer.

7.5 Technische Halte und Rasten

Um den Fahrzeugführern die Möglichkeit zu bieten, sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Fahrzeuge zu überzeugen, werden, je nach Dauer und Länge eines Marsches, in vorher festgelegten Abständen "Technische Halte" eingelegt. Sie dauern üblicherweise 20-30 Minuten.

Bei längeren Märschen werden alle 5-6 Stunden "Rasten" zur Erfrischung, Verpflegung und Ruhe der Kfz-Besatzungen eingelegt. Dauer einer Rast mindestens 2 Stunden. Je nach Beanspruchung der Fahrzeug-Besatzungen kann die Rast bis zu drei

Stunden ausgedehnt werden.

7.6 Verständigung

Möglichkeiten der Verständigung während des Kfz-Marsches:

- Funk
- Kradmelder
- Übermittlungszeichen

7.7 Marschweg

Angabe der Orte vom Ablaufpunkt bis zum Marschziel = Auslaufpunkt.

7.8 Marschstraße

Straßen, über die der Kfz-Marsch geführt wird.

7.9 Marschstrecke

Angabe der Entfernung in Kilometern vom Ablaufpunkt bis zum Auslaufpunkt = Marschziel

7.10 Marschfolge

Reihenfolge der einzelnen Fahrzeuge

7.11 Marschabstand

Zeitlicher Abstand zwischen Einzelgruppen, ausgedrückt in Minuten.

7.12 Marschgeschwindigkeit

Durchschnittsgeschwindigkeit, die als Grundlage zur Berechnung der Marschdauer dient. Sie beträgt üblicherweise zwischen 30-45 km/h.

7.13 Fahrzeugabstände

Mindestabstand 25 m

im allgemeinen 50 m

auf Autobahnen immer 100 m

Alle am Marsch beteiligten Fahrzeuge müssen mit einheitlichen Abständen fahren, die im Marschbefehl angeordnet sind.

7.14 Kennzeichnung

Laut Straßenverkehrsordnung müssen geschlossene Verbände folgendermaßen gekennzeichnet werden.

1. Durch Einschalten des Fahrlichtes eines jeden am Kfz-Marsch beteiligten Fahrzeuges (auch am Tage).
2. Durch Beflaggung eines jeden Fahrzeuges vorne links,
 - alle Fahrzeuge, mit Ausnahme des letzten = blaue Flagge,
 - letztes Fahrzeug - grüne Flagge

(Liegengebliebene Fahrzeuge werden mit einer gelben Flagge gekennzeichnet)

7.15 Fahren mit Sonderrechten

Der Verwendung der Sondersignale kommt eine zentrale Bedeutung bei Kraftfahrzeugmärschen zu. Zum Einen soll der übrige Verkehr auf das Herannahen einer Kolonne durch die Benutzung von blauem Blinklicht aufmerksam gemacht werden und gleichzeitig vor ihr "gewarnt" werden. Darüber hinaus soll der Einsatz von Blaulicht und die damit verbundene

bessere "Sichtbarkeit" der Kolonne eine größere Schutzwirkung der Beteiligten Einsatzkräfte innerhalb des geschl. Verbandes sicherstellen. So sieht § 38 StVO die Verwendung von blauem Blinklicht allein (ohne E-Horn) zur Begleitung von Fahrzeugen und geschlossenen Verbänden vor. Dies allein räumt jedoch kein Vorrecht ein.

8 Haftung

Bei Missbrauch der Sondersignale muss der Fahrzeugführer in Falle eines Unfalles mit einer hohen Haftungsquote rechnen. Bei einem Zusammenstoß zwischen einem Einsatzfahrzeug, das unter Missbrauch von Sondersignalen bei rotem Lichtsignal in eine Kreuzung einfuhr, und einem anderen Fahrzeug, wurde eine Haftungsverteilung von 75:25 als gerechtfertigt angesehen. (vgl. JURIS-R I, 1990).

An die Fahrer von Einsatzfahrzeugen werden erhöhte Anforderungen an ihre Sorgfaltspflicht gestellt. Gem. § 1 StVO müssen sie darauf bedacht nehmen, dass bei Einsatzfahrten keine anderen Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen. Bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten und der damit Verbundenen Abweichung von den allg. Verkehrsvorschriften müssen sie bei ihrer Fahrweise berücksichtigen, dass sie in diesem Fall eine erhöhte Unfallgefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Allgemein gilt: In je weiterem Umfang sich der Fahrer des Einsatzfahrzeuges über die sonst geltenden Verkehrsvorschriften hinwegsetzt, desto größere Vorsicht muss er bei seiner Fahrweise walten lassen (vgl. JURIS-R II, 1990)