

Sonderrechte / Wegerecht

Version 0.0.1

I. Einführung

Die Begriffe „Sonderrechte“, „Wegerecht“, „Sondersignal“ sind jedem im Rettungs- und auch Sanitätsdienst Tätigen wohlvertraut, und „Blaulichtfahrten“ gehören zum alltäglichen Einsatzgeschehen ganz selbstverständlich dazu. Wenn es aber um bestimmte Problemfälle oder oft auch nur darum geht, was genau sich hinter diesen Schlagworten verbirgt, wer sich wann darauf berufen kann, welche Rechte (und Pflichten!) mit „Sonderrechten“ verbunden sind, müssen viele Mitarbeiter im Rettungsdienst passen (und bei anderen Organisationen wie den Feuerwehren sieht es meist nicht anders aus).

Dabei sind die rechtlichen Grundlagen noch verhältnismäßig übersichtlich. Zu trennen ist zunächst zwischen „Sonderrechten“ einerseits, deren gesetzliche Regelung sich in § 35 StVO findet, und „Wegerecht“ andererseits (§ 38 StVO) – wobei das Gesetz den Begriff „Wegerecht“ selbst nicht verwendet. Es ergibt sich dann folgende Grobeinteilung:

	Sonderrechte	Wegerecht
gesetzliche Regelung	§ 35 StVO	§ 38 StVO
Inhalt	Befreiung von allen oder bestimmten Vorschriften der StVO	alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben unverzüglich freie Bahn zu schaffen
Berechtigte	a) Polizei, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Zoll, ... b) Fahrzeuge des Rettungsdienstes c) Fahrzeuge des Straßendienstes d) Fahrzeuge der Post- und Telekommunikationsunternehmen	alle Fahrzeuge, die über Blaulicht und Einsatzhorn verfügen
Voraussetzungen zur Inanspruchnahme	a) zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend erforderlich b) wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden c) / d) (...)	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
Kennzeichnung	keine bestimmte	Blaulicht <u>und</u> Einsatzhorn

Man kann also sagen, **Sonderrechte** erlauben dem jeweils Berechtigten, die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu missachten, ohne ihm allerdings erweiterte Rechte gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern einzuräumen. Das **Wegerecht** hingegen wirkt zugunsten des Berechtigten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Sonderrechte kommen nur bestimmten, einzeln im Gesetz aufgezählten Institutionen oder deren Fahrzeugen zugute, wobei die Voraussetzungen dafür jeweils unterschiedlich sind; Wegerecht kann unter für alle gleichen Voraussetzungen jedes Fahrzeug in Anspruch nehmen, das über eine Sondersignalanlage verfügt (vorausgesetzt natürlich, diese ist zulässigerweise eingebaut worden). Sonderrechte müssen grundsätzlich nicht besonders kenntlich gemacht werden; Wegerecht besteht nur dann, wenn sich das Fahrzeug optisch und akustisch bemerkbar macht.

II. Sonderrechte

Sonderrechte sind in § 35 StVO geregelt. Dort lassen sich entnehmen die Berechtigten (Absätze 1, 1a, 5-7), die Rechtsfolgen (Absatz 1), die Einschränkungen der Sonderrechte (Absatz 8) sowie die Voraussetzungen, die für die Inanspruchnahme der entsprechenden Sonderrechte jeweils vorliegen müssen.

1. Berechtigte

(a) Zunächst genannt sind Bundeswehr, Bundesgrenzschutz, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Polizei und Zolldienst (§ 35 Abs. 1 StVO). Diese Organisationen sind „von den Vorschriften dieser Verordnung [also der StVO]“ befreit, „soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend erforderlich ist“.

Im Gegensatz zu allen anderen Berechtigten, die in den weiteren Absätzen genannte werden, wird hier nicht von „Fahrzeugen“ („des Rettungsdienstes“, „die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung [...] der Straßen dienen“), sondern von den Institutionen selbst gesprochen. Daraus entnimmt man, dass die **Institutionen an sich**, also nicht nur deren Einsatzfahrzeuge, berechtigt sind. Interessant wird das dann, wenn bspw. Feuerwehr- oder Polizeibeamte mit Privat-Kfz im oder zum Einsatz unterwegs sind.

(b) Ursprünglich gar nicht genannt waren die „Fahrzeuge des Rettungsdienstes“, die im November 1975 in einem nachträglich eingefügten Absatz 5a berechtigt wurden, „wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten“, und zunächst nur mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn Sonderrechte hatten. Dieser Absatz 5a wurde 1988 noch einmal revidiert, wobei einerseits der Passus „oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden“ eingefügt (was Sonderrechtsfahrten bspw. mit Blutkonserven ermöglichen sollte) und andererseits die Pflicht zum Einschalten von Blaulicht und Horn beseitigt wurde. Es fällt aber schon auf, dass (immer noch) einerseits nur die Einsatzfahrzeuge berechtigt, andererseits die Voraussetzungen **sehr viel enger gefasst** sind (Menschenleben in Gefahr).

Der Begriff der „Fahrzeuge des Rettungsdienstes“ ist **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 § 35 Abs. 1 StVO.

(c) Schließlich werden Straßenbau-, -reinigungs- und -unterhaltungsfahrzeuge sowie Fahrzeuge der Post- und Telekommunikationsunternehmen (ehemals Deutsche Bundespost) für bestimmte Aufgaben von der Befolgung bestimmter (aber im Gegensatz zu den bisher aufgezählten Berechtigten nicht von allen!) Vorschriften der StVO befreit.

2. Rechtsfolgen

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 (siehe dazu auch unten **5.**).

Beispielhaft kommt für das Verhalten des Sonderrechtsfahrers in Betracht:

- Überschreitung der erlaubten **Höchstgeschwindigkeit**
- **Rechtsüberholen** / Linksfahren
- Nichtbeachten von **Lichtzeitanlagen** (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 verlassen. Dazu müsste er Wegerecht in Anspruch nehmen.

3. Voraussetzungen im Einzelnen

(a) 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 her wichtiger sein als der etwaige Nachteil einer Regelnichtbeachtung.

Wer „Katastrophenschutz“ im obigen Sinne 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.

(b) 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.

(c) 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 festgehalten¹ (und damit zumindest für Behörden einschließlich der Feuerwehr auch intern bindend).

4. Entscheidung über die Inanspruchnahme der Sonderrechte

(a) Zuständig für die Entscheidung, ob das Fahrzeug Sonderrechte in Anspruch nimmt, ist 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.

(b) 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

¹ „Bei Fahrten, bei denen nicht alle Vorschriften eingehalten werden können, sollte, wenn möglich und zulässig, die Inanspruchnahme von Sonderrechten durch blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn angezeigt werden.“

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.

(c) Angesichts dieser Umstände mag das Beharren darauf, dass der Fahrer über die Inanspruchnahme von Sonderrechten entscheidet, haarspalterisch wirken. 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. durchaus vor, dass ein Fahrzeug 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.

5. Einschränkungen der Sonderrechte

Die Ausübung der Sonderrechte wird durch § 35 Abs. 8 StVO an die gebührende Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gekoppelt. 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. – Im einzelnen:

(a) 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.

(b) 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.

(c) 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.

III. Wegerecht

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).

1. Berechtigte / Voraussetzungen

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!

2. Rechtsfolgen / Entscheidung / Beschränkungen

(a) Fahrzeugen, die blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn verwenden, muss jeder Verkehrsteilnehmer **unverzüglich freie Bahn schaffen** (auch Fußgänger!). 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.

(b) 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.

(c) Ansonsten gelten für den Wegerechtsfahrer die oben unter II. 4. und 5. gemachten Ausführungen entsprechend.

(d) 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).

3. Exkurs: Blaues Blinklicht allein

Blaues Blinklicht alleine gewährt keinen Vorrang. Es ist ein reines **Warnzeichen** und darf von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen verwendet werden

- zur Warnung an Unfall- oder Einsatzstellen
- auf Einsatzfahrten
- bei der Begleitung von Fahrzeugen oder geschlossenen Verbänden

Das Einschalten des Blaulichts ist also bei stehendem Fahrzeug zur Absicherung einer Einsatzstelle immer gestattet. Gleiches gilt für Einsatzfahrten, um bspw. die Inanspruchnahme von Sonderrechten kenntlich zu machen, insbesondere nachts, wenn das Einsatzhorn nur an Kreuzungen oder beim Auftreten dichterem Verkehr zugeschaltet wird. Dabei bleibt aber immer zu beachten, dass nur das Zuschalten des Horns die anderen Verkehrsteilnehmer verpflichtet, freie Bahn zu schaffen. Auch bei besonders langsam fahrenden Fahrzeugen (Schonfahrt!) darf das Blaulicht eingeschaltet werden. Es ist jedoch nicht zulässig, mit eingeschaltetem Blaulicht an einer roten Ampel zu warten, da dies zur Verwirrung der übrigen Verkehrsteilnehmer führt. Ggf. ist das Blaulicht dann aus- und wiedereinzuschalten.

4. Exkurs: Gelbes Blinklicht

Gelbes Blinklicht ist **Gefahrenzeichen**. Es darf nur von bestimmten Fahrzeugen (§ 52 Abs. 4 StVZO) und nur zur Warnung an Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsamen oder überbreiten Fahrzeugen oder überbreiter Ladung verwendet werden. Insbesondere ist das Einschalten des gelben Blinklichts auf der Anfahrt zu einer Arbeitsstelle (Abschleppwagen!) ebenso verboten wie auf der Rückfahrt von dort, es sei denn, das Fahrzeug ist ungewöhnlich langsam oder überbreit.

Gelbes Blinklicht kann auch stationär verwendet werden; es warnt auch dann vor Gefahren, bspw. schwer erkenn- oder einsehbaren Kreuzungen oder Ampeln oder einer geänderten Vorfahrtsregelung.

IV. Einzelfälle

1. Feuerwehrleute / RD-Mitarbeiter / SEG-Mitglieder auf der Anfahrt zur Wache

Inwieweit insbesondere Feuerwehrleuten, aber auch Rettungsdienstmitarbeitern und SEG-Mitgliedern auf der der Anfahrt zur Wache respektive zum Gerätehaus im Privat-Kfz Sonderrechte zustehen, ist eine umstrittene Frage.

(a) 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. 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 geht².

² Es sei darauf hingewiesen, dass diese Frage noch nicht höchstrichterlich entschieden ist und auch entgegengesetzte Urteile bereits ergangen sind. Auch beurteilen die zuständigen Ministerien der Länder die

(b) Nach Möglichkeit sollte das Fahrzeug entsprechend **gekennzeichnet** werden; (unbeleuchtete!) **Dachschilder** bieten sich dazu an (die Verwendung von beleuchteten Schildern oder gar Blau- oder Gelblichtern ist nicht zulässig). Die Beschränkungen der Sonderrechte sind einzuhalten; insbesondere ist daran zu denken, dass das Privat-Kfz in der Regel nicht als Sonderrechtsfahrzeug zu erkennen ist. Bei einem Unfall dürfte daher in diesem Fall pauschal davon auszugehen sein, dass der Sonderrechtsfahrer die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gebührend berücksichtigt hat.

(c) Für ein Mitglied einer Einheit oder Einrichtung des Katastrophenschutzes, zu denen in Rheinland-Pfalz die SEGen gehören, gilt im Einsatzfall dasselbe. Jedoch werden Mitarbeiter des Rettungsdienstes (die bspw. weitere Fahrzeuge besetzen sollen) nicht erfasst, da § 35 Abs. 5a StVO ausdrücklich nur die Fahrzeuge des Rettungsdienstes nennt.

2. Übungen

Für **Übungseinsätze** der Feuerwehr lässt sich zumindest die Inanspruchnahme von Sonderrechten ggf. noch damit begründen, dass auch Alarmübungen zur Sicherstellung einer Funktionsfähigkeit der Feuerwehr und damit zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben dringend erforderlich seien. Gleiches gilt für angekündigte / genehmigte Übungen des Katastrophenschutzes.

Für Fahrzeuge des Rettungsdienstes ist aber zur Inanspruchnahme von Sonderrechten erforderlich, dass höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten. Das ist bei einer Übung nie der Fall, womit auch die Inanspruchnahme von Sonderrechten generell ausgeschlossen ist. – Soweit es dem Fahrer nicht bekannt war, dass es sich um einen Übungseinsatz handelt, kann ihm dies dann natürlich auch nicht zum Nachteil gereichen.

3. Verkehrsunfälle auf der Sonderrechtsfahrt

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.

(a) § 34 StVO regelt das Verhalten nach einem Verkehrsunfall und verpflichtet u.a. 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.

(b) 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. § 142 StGB schützt das Interesse der Unfallbeteiligten an einer Aufnahme der Unfalldaten zur Durchsetzung ihrer zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche. 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.

(c) 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

Sachlage uneinheitlich. – Soweit die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Sonderrechten verneint wird, bietet sich aber immer noch als Ausweg der rechtfertigende Notstand nach § 16 OWiG oder § 34 StGB an.

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 abzubrechen 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.

4. „Straßenräumersystem“ / nachfolgendes NEF

Umstritten ist auch die Frage, ob das NEF auf der Fahrt von der Einsatzstelle zum Krankenhaus dem RTW mit Sondersignal folgen oder ihm vorausfahrend den Weg bahnen darf.

(a) Zunächst stellt sich die Frage, ob das NEF auf der Fahrt ins Krankenhaus überhaupt Sonderrechte / Wegerecht in Anspruch nehmen darf. Das ist dann (und nur dann) der Fall, wenn für das NEF höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Gerade das dürfte aber in der Regel nicht der Fall sein. Primäre Aufgabe eines NEFs ist es, den Notarzt an die Einsatzstelle zu bringen. Diese Aufgabe ist auf der Rückfahrt schon erledigt, der Notarzt befindet sich im RTW. Das NEF darf daher dem RTW nur dann mit Sonderrechten folgen, wenn es bspw. noch Materialien und Medikamenten mitführt, die für den Patienten möglicherweise benötigt werden, die auf dem RTW nicht vorhanden sind und auch nicht ohne Probleme in diesen umgeladen werden können. Im Regelfall heißt das, dass das NEF ohne Sonderrechte das Zielkrankenhaus des RTWs anfahren müssen.

(b) Die Tatsache, dass sich der Notarzt abkömmlich gemeldet hat und auf oder vielleicht auch erst unmittelbar nach der Fahrt einen Folgeeinsatz übernehmen muss, berechtigt das NEF ebenfalls nicht zur Fahrt mit Sonderrechten, es sei denn, der Folgeauftrag ist bereits tatsächlich erteilt (vgl. dazu oben **II. 3. b**). Denn die höchste Eile muss für einen konkreten Patienten oder Notfall geboten sein, nicht nur für den Fall, dass ein solcher vielleicht in der Zukunft eintritt. Notfalls muss das NEF dann bei Erteilung des Folgeauftrags sein Sondersignal wieder einschalten und wieder auf bzw. den RTW einholen. – Dies mag aus einsatztaktischer Sicht zu bedauern sein, eine andere Beurteilung lässt die gegenwärtige Rechtslage aber nicht zu. Anders liegt der Fall nur dann, wenn das NEF durch die Feuerwehr (oder – theoretisch – eine der anderen in § 35 Abs. 1 StVO genannten Organisationen) gestellt wird. Dann genügt es nämlich, dass die Inanspruchnahme von Sonderrechten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist, so dass man argumentieren kann, die Sicherstellung eines jederzeit optimal funktionsfähigen Rettungsdienstes bzw. die Bereitstellung eines jederzeit im Rahmen des Möglichen abkömmlichen Notarztes sei öffentliche Aufgabe und das Nachführen des NEF mit dem RTW für die Erfüllung dieser Aufgabe dringend geboten.

(c) Wenn das NEF dem RTW vorausfährt („Straßenräumer“), gilt zunächst nichts anderes. Man könnte in diesem Fall zwar argumentieren, das NEF müsse für den RTW eine Gasse im Verkehr schaffen und würde diesem eine schnellere und flüssigere Fahrweise ermöglichen, was der Lebensrettung oder jedenfalls der Abwendung schwerer gesundheitlicher Schäden diene. Jedoch lässt sich bereits diese Prämisse bezweifeln, denn es ist genauso gut möglich, dass die Verkehrsteilnehmer nur das NEF und nicht den RTW bemerken, nach dem NEF die Gasse wieder schließen und sich dann erst richtig verkeilen. Dazu kommt, dass die Inanspruchnahme von Sonderrechten nicht nur erfordert, dass es um Rettung menschlichen Lebens geht, sondern darüber

hinaus zu diesem Zweck höchste Eile geboten sein muss; und man kann zumindest darüber streiten, ob für das vorausfahrende NEF höchste Eile geboten ist. Eigentlich gerade nicht, denn es soll dem RTW ja nicht „wegfahren“, sondern so gesteuert werden, dass dieser „dranbleiben“ kann. Nicht zu unterschätzen ist auch das erhöhte Risiko für RTW und NEF durch eine solche Konvoifahrt.

Definitiv nicht zulässig ist die Praxis, durch das NEF eine Kreuzung zu „sperren“, den RTW passieren zu lassen, danach diesen wieder zu überholen, um an der nächsten Kreuzung den Querverkehr zu „sperren“ und so fort. Ganz abgesehen von dem Risiko, dass während der Auf- und Überholmanöver des NEFs besteht (auch der RTW seinerseits bahnt sich seinen Weg ja schon mit Sonderrechten), besteht für Fahrzeuge des Rettungsdienstes keine Befugnis zu verkehrsregelnden und absperrenden Maßnahmen. Auch das Argument der Sonderrechte lässt sich hier nicht fruchtbar machen, denn beim Stehen auf der Kreuzung ist offensichtlich nicht „höchste Eile geboten“.

Als Fazit lässt sich demnach festhalten, dass gegen das „Straßenräumersystem“ zumindest so viele Argumente sprechen wie für seine Zulässigkeit, und dass das NEF auch nur dann mit Sondersignal dem RTW hinterherfahren darf, wenn es noch Materialien und Geräte mitführt, die sich nicht ohne weiteres auf den RTW verladen ließen.

5. Missbräuchliche Verwendung der Sondersignale

Wer Sondersignale **missbräuchlich** verwendet, begeht eine Ordnungswidrigkeit nach § 49 Abs. 3 Nr. 3 StVO in Verbindung mit § 24 StVG, die nach § 24 Abs. 2 StVG in Verbindung mit dem Verwarnungsgeldkatalog im Regelfall mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 20,- DM geahndet wird. Wichtiger jedoch ist, dass in diesem Fall natürlich auch keine Sonderrechte bestanden, so dass alle Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorfahrtsfehler etc. pp. jeweils einzeln ebenfalls geahndet werden können! Sollte es darüber hinaus zu einem Unfall gekommen sein, ist die Tatsache, dass dem Fahrer in Wirklichkeit keine Sonderrechte zustanden, auch für die Schuldfrage entscheidend.

Die Verwaltungsvorschrift zu § 38 StVO schreibt striktes Durchgreifen beim Missbrauch von blauem oder gelbem Blinklicht vor. Gegebenenfalls kann es auch von der Verwaltungsbehörde aus zu einer Prüfung kommen, inwieweit das betreffende Fahrzeug überhaupt mit Sondersignal hätte ausgestattet werden dürfen; insbesondere, wenn die Ausstattung aufgrund einer Ausnahmegegenehmigung erfolgt ist oder die Voraussetzungen nach § 52 Abs. 3 StVZO nicht (mehr) vorliegen. Letzteres kann bspw. der Fall sein, wenn ein Bluttransport-Kfz nicht (mehr) über die erforderlichen Einrichtungen zum Transport von Blutkonserven (bspw. die erforderliche Kühlung) verfügt.

V. Exkurs: Ausrüstung von Fahrzeugen mit Sondersignalanlagen

1. Die zusätzlichen Beleuchtungsanlagen, zu denen auch blaue Rundumkennleuchten gehören, sind in § 52 StVZO (Straßenverkehrszulassungsordnung) geregelt. Der dortige Absatz 3 sieht die Ausrüstung mit **blauen Rundumkennleuchten** für folgende Fahrzeuge vor:

- Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes der Polizei, der Militärpolizei, des Bundesgrenzschutzes und des Zolldienstes, insb. Kommando-, Streifen-, Mannschafts- Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge
- Einsatz- und Kommando-Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes
- Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe
- Fahrzeuge des Rettungsdienstes, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und als Krankenkraftwagen anerkannt sind
- als Fahrzeuge des Blutspendedienstes anerkannte Kfz, die zur Beförderung von Blutkonserven geeignet sind

Hinsichtlich der Anerkennung kommt es jeweils auf den Eintrag im Fahrzeugschein an.

2. Diese Fahrzeuge müssen nach § 55 Abs. 3 StVZO über mindestens ein **Einsatzhorn** verfügen; bei mehreren dürfen diese nur getrennt schaltbar sein. Andere Fahrzeuge dürfen nicht mit Einsatzhörnern ausgestattet werden.

3. Außerdem besteht die Möglichkeit, nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO eine **Ausnahmegenehmigung** für blaue Rundumkennleuchten, auch in abnehmbarer Form, und damit auch das Einsatzhorn zu erhalten. Diese Ausnahmegenehmigungen erteilt die zuständige Behörde nach pflichtgemäßen Ermessen. In Frage kommen dürften insbesondere die (Privat-)Fahrzeuge von Führungsfunktionen wie Kreisbrandinspektoren, Leitenden Notärzten und Organisatorischen Leitern, aber bspw. auch Fahrzeuge von Notfallseelsorge- oder Kriseninterventionsteams.

VI. Exkurs: Geschlossene Verbände

1. Ein **geschlossener Verband** ist ein Konvoi von Fahrzeugen, der straßenverkehrsrechtlich wie ein einziges Fahrzeug behandelt wird. Das bedeutet unter anderem, dass andere Kfz nicht zwischen Fahrzeuge eines geschlossenen Verbandes einscheren dürfen, und dass, wenn ein Fahrzeug eines geschlossenen Verbandes bei Grün in eine Kreuzung eingefahren ist, auch alle anderen Fahrzeuge diese Kreuzung passieren dürfen (denn sie gelten ja nur als ein einziges Fahrzeug). Vgl. im einzelnen § 27 StVO.– Ein geschlossener Verband nimmt daher nach § 29 Abs. 2 S. 2 StVO die Straße stets mehr als verkehrsüblich in Anspruch, so dass er grundsätzlich einer Genehmigung der zuständigen Behörde nach § 29 Abs. 2 S. 1 StVO bedarf.

2. Auch diese Vorschriften werden aber natürlich bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten außer Kraft gesetzt, so dass die Berechtigten (insb. Militär, Polizei, Feuerwehr, aber auch Katastrophenschutz) geschlossene Verbände auch ohne Genehmigung in Marsch setzen dürfen. Dies gilt jedoch nur bis zu einem Umfang von 30 Fahrzeugen (§ 35 Abs. 2 Nr. 1 StVO) – es sei denn, es handelt es sich um einen Spannungs-/Verteidigungs- bzw. Katastrophen-/Großschadensfall. Für größere geschlossene Verbände benötigen auch die Berechtigten eine Genehmigung.

3. Geschlossene Verbände sind geeignet zu **kennzeichnen**; nach der Verwaltungsvorschrift zu § 25 StVO sollten zumindest das erste und das letzte Fahrzeug blaues Blinklicht führen. Es ist aber nach § 38 Abs. 2 StVO durchaus möglich und in der Regel auch wünschenswert, dass alle damit ausgestatteten Fahrzeuge im geschlossenen Verband mit Blaulicht fahren. Außerdem schalten alle Fahrzeuge im geschlossenen Verband Fahrtlicht ein. Gekennzeichnet werden sie mit blauen Flaggen, die vorne links am Fahrzeug anzubringen sind; eine Ausnahme bildet das Schlussfahrzeug, dieses führt eine grüne Flagge.

Größere geschlossene Verbände müssen regelmäßige Lücken zum Einscheren lassen, um Überholvorgänge zu ermöglichen. Außerdem gilt natürlich auch hier, dass die Sonderrechte nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden dürfen. Dazu gehört insbesondere, dass nach Möglichkeit an Kreuzungen **Sicherungsposten** bereitstellen, die den Querverkehr warnen, wenn der geschlossene Verband bei – inzwischen – roter Ampel die Kreuzung überquert.

