

Zeitschrift für

VERKEHRSS-**ZVR** RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Mai 2013

05

145 – 180

Beiträge

Feuerwehr – Polizei – Rettung – Einsatzfahrten rechtlich betrachtet

Michael Halmich ↻ 161

Die neueste Rechtsprechung des VfGH zu StVO, FSG und KFG

Martin Hiesel ↻ 148

Die Solidarhaftung des BStMG im Brennpunkt des Sachlichkeitsgebots

Nicolas Raschauer ↻ 153

Gesetzgebung und Verwaltung

Bundesrecht ↻ 167

Rechtsprechung

HStVÜ: Anwendung bei Unfall in Serbien zwischen zwei österr und
mit Beteiligung eines slowenischen Kfz Claudia Rudolf ↻ 172

Kein Mitverschulden bei Aufstehen im Linienbus ↻ 174

Haftung bei ruckartigem Anfahren einer Straßenbahn ↻ 175

Judikaturübersicht Verwaltung

Tatbestandsmäßige Erfassung der Inbetriebnahme
eines Fahrzeugs ist nicht unsachlich ↻ 177

Untersagung der Weiterfahrt ohne Vignette, Nichtbefolgen
ist kein Verstoß gegen die StVO ↻ 177

Feuerwehr – Polizei – Rettung

Einsatzfahrten rechtlich betrachtet

Kürzlich verpflichtete das LG Innsbruck¹⁾ eine Rettungsorganisation zum alleinigen Schadenersatz, da einer ihrer Mitarbeiter bei einer Einsatzfahrt am Tag im Kreuzungsbereich lediglich das Blaulicht, nicht hingegen zusätzlich auch das Folgetonhorn betätigte. Eine Entscheidung mit Signalwirkung, welche Anlass gibt, die Rechtsgrundlagen von Einsatzfahrten genauer zu betrachten.

Von Michael Halmich

Inhaltsübersicht:

- A. Einsatzfahrzeug
 1. Bewilligung
 2. Art und Bauweise, Gewichts- und Führerscheingrenzen
- B. Verwenden von Sondersignalen im Feuerwehr-, Polizei- und Rettungseinsatz
 1. Gefahr im Verzug nach § 26 StVO
 2. Besondere Verhaltensvorschriften für Einsatzfahrer
 3. Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- C. Haftung
 1. Zivilrecht
 2. Strafrecht
- D. Ausbildung zum Einsatzfahrer im Organisationsvergleich
 1. Feuerwehr
 2. Polizei
 3. Rettung
- E. Zusammenfassung

A. Einsatzfahrzeug

Die Mitarbeiter unterschiedlichster Einsatzorganisationen machen tagtäglich Gebrauch von ihren Sonderrechten im Straßenverkehr, um Patienten medizinische Hilfe zukommen zu lassen, Menschen, Sachen oder Tiere vor drohenden Gefahren zu schützen und für Ruhe, Ordnung und Sicherheit zu sorgen. Um in die Gunst der privilegierten Stellung im Straßenverkehr zu kommen, ist der Status „Einsatzfahrzeug“ notwendig. Die Straßenverkehrsordnung (StVO)²⁾ definiert dieses als ein Fahrzeug, das aufgrund kraftfahrrechtlicher Vorschriften als Warnzeichen blaues Licht und Schallzeichen mit Aufeinanderfolge verschieden hoher Töne (ugs Folgetonhorn) führt, für die Dauer der Verwendung eines dieser Signale.³⁾ Nach dem Wortlaut des Gesetzes ist somit das Einschalten des Blaulichts ohne gleichzeitiger Betätigung des Folgetonhorns ausreichend, um als Einsatzfahrzeug zu gelten. Feuerwehr, Polizei, Rettung und andere Dienste verwenden für ihre Einsatzfahrzeuge jeweils unterschiedliche Tonfolgen, wobei es hierfür keine gesetzliche Grundlage gibt.

Die Sondersignale gelten als Erkennungszeichen von Einsatzfahrzeugen, die dazu dienen, andere Verkehrsteilnehmer zu warnen und auf das Herannahen eines Einsatzfahrzeugs aufmerksam zu machen, sodass ein rasches und sicheres Eintreffen am Notfallort möglich ist.⁴⁾

1. Bewilligung

Die Zulässigkeit der Anbringung von Blaulicht und Folgetonhorn ist im Kraftfahrzeuggesetz (KFG)⁵⁾ geregelt und bedarf grundsätzlich einer Bewilligung durch den jeweils örtlich zuständigen Landeshauptmann. Von der Bewilligungspflicht ex lege ausgenommen sind Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes, des militärischen Eigenschutzes, der Militärstreife und des Entminungsdienstes, der Abgabenbehörde, der Straßenaufsicht zur Begleitung von Sondertransporten sowie Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge.⁶⁾

Für andere Fahrzeuge, bei denen beabsichtigt wird, diese mit Blaulicht und Folgetonhorn auszustatten, gilt die Bewilligungspflicht.⁷⁾ Die Erteilung erfolgt, wenn es im öffentlichen Interesse gelegen ist, dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen und nur für Fahrzeuge, die zu folgender Verwendung bestimmt sind:

- ausschließlich oder vorwiegend für Feuerwehren,
- für den örtlichen Hilfsdienst,
- für den Rettungs- und Bergrettungsdienst,
- für den ärztlichen Bereitschaftsdienst von Gebietskörperschaften, Ärztekammer oder Sozialversicherungsträgern,
- für die Leistung dringender ärztlicher Hilfe in verkehrsreichen Gebieten, in denen kein mit einem Arzt besetzter Rettungsdienst oder ärztlicher Bereitschaftsdienst zur Verfügung steht,
- für die Leistung dringender Hilfsdienste im Zusammenwirken mit Feuerwehren oder öffentlichen Hilfsdiensten bei Verkehrsunfällen, an denen Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind,
- für die Erbringung dringender tierärztlicher Hilfe durch Tierärzte in verkehrsreichen Gebieten, in denen kein mit einem Tierarzt besetzter Rettungsdienst zur Verfügung steht,
- für die Leistung dringender ärztlicher Hilfe durch Fachärzte, die sich aufgrund krankenanstaltenrechtlicher Organisationsvorschriften in Rufbereitschaft befinden, →

1) In seiner rechtskräftigen E 11. 10. 2012, 4 R 294/12 g.

2) BGBl 1960/159 idF BGBl I 2013/39.

3) § 2 Abs 1 Z 25 StVO.

4) Halmich, Recht für Sanitäter und Notärzte – Die Praxis der präklinischen Notfallversorgung (2012) 106.

5) BGBl 1967/267 idF BGBl I 2013/43.

6) § 20 Abs 1 Z 4 lit a bis g KFG.

7) § 20 Abs 5 KFG.

ZVR 2013/71

§§ 2, 26, 99 StVO;
§§ 1293 ff ABGB;
§§ 1 ff EKHG;
§§ 80, 81, 88 StGB

LG Innsbruck
11. 10. 2012,
4 R 294/12 g

Einsatzfahrzeug;
Sondersignale;
Verhalten im
Straßenverkehr;
Haftungsfragen

- für freipraktizierende Hebammen, die berechtigt sind, Hausgeburten durchzuführen, und
- für die auftragsgemäße dringende Entstörung der Funk- bzw. Kommunikationssysteme sowie Leitzentralen der BOS⁸⁾-Organisationen.⁹⁾

Die Bewilligung unterliegt strengen Voraussetzungen¹⁰⁾ und kann unter entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen und sachlichen Beschränkungen der Gültigkeit erteilt werden. Aus Schutzgründen gilt der Grundsatz, dass blaues Licht andere Verkehrsteilnehmer nicht blenden darf.¹¹⁾

Eine Blaulichtgenehmigung für im First-Responder-Einsatz oder in Rufbereitschaft befindliche Sanitäter einer Rettungsorganisation bzw. für Mitarbeiter von Feuerwehren, die sich bei Aufheulen der Sirene mit ihrem Privat-Pkw zum Feuerwehrhaus begeben, kann vom Gesetz nicht abgeleitet werden. In diesem Fall sei jedoch auf das Rechtsinstitut des „entschuldigenden Notstands“ nach § 6 VStG¹²⁾ hingewiesen, der bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen die Strafe nach Verwaltungsübertretungen entfallen lässt.¹³⁾

2. Art und Bauweise, Gewichts- und Führerscheingrenzen

Das KFG knüpft die Bewilligung von Sondersignalen bei Einsatzfahrzeugen an ein „Kraftfahrzeug“¹⁴⁾ und äußert sich – außer durch den Terminus „Verkehrs- und Betriebssicherheit“ – nicht zu Art und Bauweise sowie Gewichtsgrenzen. Ex lege kommt demnach jedes geeignete Kraftfahrzeug in Betracht. Auf nicht-gesetzlicher Basis finden sich standardisierte Normen¹⁵⁾, die zwar per se keine Rechtsverbindlichkeit begründen¹⁶⁾, jedoch für die behördliche Bewilligung von Einsatzfahrzeugen sowie für die Ermittlung des Sorgfaltsmaßstabs im Haftungsrecht von Bedeutung sind.¹⁷⁾

Bezüglich der Lenkberechtigung gilt allgemeines Führerscheinrecht, welches in Österreich eine Einteilung nach Klassen A bis F kennt und die sich durch die Art des Fahrzeugs, die Anzahl der möglichen Insassen bzw. die Gewichtsgrenzen unterscheidet.¹⁸⁾ Für Einsatzfahrer gelten jedoch zwei Sonderregelungen: Einerseits der seit 1998 im Rechtsverkehr befindliche „Feuerwehrlführerschein“, der nach feuerwehrinterner Ausbildung und Prüfung¹⁹⁾ dazu berechtigt, Feuerwehrfahrzeuge zu lenken, und andererseits die seit 2011 geltende weitere Sonderregelung für Einsatzfahrer, wonach Feuerwehr-, Rettungs- und Polizeifahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 5.500 kg überdies mit einer Lenkberechtigung der Klasse B²⁰⁾ gelenkt werden dürfen. Voraussetzung hierfür ist eine organisationsinterne Ausbildung, Prüfung und Freigabe durch einen zuständigen Organisationsverantwortlichen.²¹⁾

B. Verwenden von Sondersignalen im Feuerwehr-, Polizei- und Rettungseinsatz

Erst ab Betätigen der Sondersignale gilt ein Fahrzeug als Einsatzfahrzeug, auch wenn dies widerrechtlich geschieht.²²⁾ Ansonsten handelt es sich um einen Verkehrsteilnehmer, für welchen die allgemeinen Straßenverkehrsregeln gelten. Fünf Ausnahmen privilegieren Einsatzfahrzeuge jedoch außerhalb von Einsätzen im Straßenverkehr: Benützen von Fahrstreifen und Straßen

für Omnibusse²³⁾, „Fahrverbot“, „Einfahrt verboten“ und „vorgeschriebene Fahrtrichtung“ gelten nicht, sofern Ausnahmen für andere Verkehrsteilnehmer bestehen²⁴⁾ und für die Benützung mautpflichtiger österr. Straßen gilt eine Ausnahme, sodass keine Vignette zu kleben bzw. auch keine sonstige Maut zu entrichten ist.²⁵⁾

1. Gefahr im Verzug nach § 26 StVO

§ 26 StVO sieht vor, dass die Sondersignale nur dann verwendet werden dürfen, wenn „Gefahr im Verzug“ besteht und nennt als Beispiele etwa Fahrten zum und vom Ort der dringenden Hilfeleistung oder zum Ort des sonstigen dringenden Einsatzes. Darüber hinaus darf das Sondersignal aus Gründen der Verkehrssicherheit auch am Ort der Hilfeleistung²⁶⁾ oder des sonstigen Einsatzes verwendet werden.

Die Begriffe „Gefahr im Verzug“ und „Ort der dringenden Hilfeleistung“ werden vom Gesetzgeber nicht näher definiert. Da diese Regelung für alle Einsatzorganisationen gleichermaßen gilt, ist dieser Begriff in Zusammenhang mit dem jeweiligen Aufgabenbereich zu definieren.²⁷⁾ Sie wird jedenfalls dann vorliegen, wenn die Hilfeleistung zB durch Feuerwehr, Polizei oder Rettung besonders dringlich durchgeführt werden muss, um der Gefährdung von Menschen oder im erheblichen

8) BOS = Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben.

9) § 20 Abs 5 lit a bis f KFG.

10) § 20 Abs 5 bis 7 KFG.

11) § 20 Abs 7 KFG.

12) Verwaltungsstrafgesetz 1991, BGBl 1991/52 idF BGBl I 2012/50.

13) Bei unmittelbar drohender schwerer Gefahr und mangels zumutbarer alternativer Rettungsmittel wird der Übertritt einer Verwaltungsnorm (zB Missachtung Verkehrsgebote und -beschränkungen) nicht bestraft. Näheres hierzu s *Halmich*, Recht für Sanitäter und Notärzte 107.

14) Begriffsbestimmung nach § 2 Abs 1 Z 1 KFG.

15) ZB für Rettungsfahrzeuge: ÖNORM EN 1789; für Feuerwehrfahrzeuge: ÖNORM EN 1846-1, -2 und -3.

16) Die Rechtsverbindlichkeit kann jedoch durch Gesetz, Verordnung oder Vertrag begründet werden, vgl diesbezüglich *Rummel* in *Rummel* (Hrsg.), ABGB³ § 861 Rz 12 (Stand 2000, rdb.at).

17) *Rummel* in ABGB³ § 861 Rz 12.

18) §§ 1 ff Führerscheingesetz (FSG), BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2013/43; *Halmich*, Österreich: Neuer Führerschein für Lenker von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen, RETTUNGSDIENST – Zeitschrift für präklinische Notfallmedizin 5/2011, 65.

19) § 1 Abs 3 Satz 3 und 4 iVm § 32 a FSG iVm §§ 1 ff Feuerwehr- und Rettungsverordnung (FSG-FRV), BGBl II 1998/378 idF BGBl II 2011/79.

20) Umfang der Lenkberechtigung „B“ gem § 2 Abs 1 Z 2 FSG ua: Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg.

21) § 1 Abs 3 Satz 4 iVm § 32 b FSG iVm §§ 5 ff FSG-FRV.

22) OGH 2 Ob 157/88 ZVR 1990/18; VwGH 19. 11. 2004, 2002/02/0068. Die widerrechtliche Betätigung der Sondersignale ist – bei entsprechendem Vorsatz – nach dem Notzeichengesetz, ansonsten nach Verwaltungsstrafnormen zu ahnden. Argumente gegen die Auslegung des OGH zur Subsumierung unter das NotzeichenG s *Burgstaller*, Gesetzwidrige Verwendung des an einem Einsatzfahrzeug ordnungsgemäß angebrachten „Blaulichts“ und § 1 NotzeichenG, RZ 2009, 126.

23) § 26 a Abs 1 a letzter Satz StVO.

24) § 26 a Abs 1 a iVm § 52 lit a Z 1, 2 und lit b Z 15 StVO.

25) § 5 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG), BGBl I 2002/109 idF BGBl I 2008/135.

26) Hier ist ex lege keine Dringlichkeit vorgesehen, sodass bei jedem erdenklichen Einsatz und unübersichtlicher Straßenstelle vor Ort das Sondersignal verwendet werden darf; vgl diesbezüglich *Halmich*, Recht für Sanitäter und Notärzte 109.

27) Einschlägige Gesetze zur Formulierung des Aufgabenbereichs: 9 Landesfeuerwehrgesetze; 9 Landesrettungsdienstgesetze; 9 Katastrophenhilfegesetze; Sanitättergesetz (SanG), BGBl I 2002/30 idF 2008/57; Ärztesgesetz 1998 (ÄrzteG), BGBl I 1998/169 idF BGBl I 2005/156; Sicherheitspolizeigesetz (SPG), BGBl 1991/566 idF BGBl I 2012/50; StVO.

Umfang von Sachen (Risikoabwägung) vorzubeugen oder eine solche zu verringern und daher der Einsatzort möglichst rasch und unbehindert erreicht werden soll.²⁸⁾

Die über den Notruf²⁹⁾ einlangenden Meldungen werden von den Leitstellenmitarbeitern entsprechend eingestuft³⁰⁾ und an die Einsatzmittel weitergeleitet. In der Alarmierung wird neben wichtigen Informationen zum Einsatz ggf auch eine Empfehlung bzgl der Anfahrt mit/ohne Sondersignal abgegeben.³¹⁾ Ist eine Einsatzfahrt vom Ort der Hilfeleistung notwendig, wie dies im Rettungsdienst durch den Krankentransport der Regelfall ist, so haben sich die jeweiligen Helfer selbst ein Bild von der Gefahrensituation zu machen und eine Entscheidung über die Weiterfahrt mit/ohne Sondersignal zu treffen. Eine nachvollziehbare Dokumentation ist hier besonders wichtig.

2. Besondere Verhaltensvorschriften für Einsatzfahrer

Für die Einsatzfahrt stellt die StVO einen Grundsatz dergestalt auf, dass der Einsatzfahrer an Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen nicht gebunden ist, wobei keine Personen gefährdet oder Sachen beschädigt werden dürfen.³²⁾ Darüber hinaus ist klar festgehalten, dass Einsatzfahrzeuge stets Vorrang haben.³³⁾ Lediglich für besonders risikoreiche Verkehrssituationen gibt es Ausnahmeregeln: Die Lenker von Einsatzfahrzeugen dürfen auch bei rotem Licht in eine Kreuzung einfahren, wenn sie vorher angehalten und sich überzeugt haben, dass sie hierbei nicht Menschen gefährden oder Sachen beschädigen. Einbahnstraßen und Richtungsfahrbahnen dürfen sie in der Gegenrichtung nur befahren, wenn der Einsatzort anders nicht oder nicht in der gebotenen Zeit erreichbar ist oder wenn Ausnahmen für andere Kraftfahrzeuge oder Fuhrwerke bestehen.³⁴⁾ Treffen mehrere Einsatzfahrzeuge zB im Kreuzungsbereich zusammen, so gilt folgende Vorrangsregel: 1. Rettung, 2. Feuerwehr, 3. Polizei, 4. sonstige Einsatzfahrzeuge.³⁵⁾ Auf österr Autobahnen und Schnellstraßen ist eine Rettungsgasse zu bilden, wenn der Verkehr stockt, die dann sowohl von Einsatzfahrzeugen als auch von Fahrzeugen des Straßen- und Pannendienstes benützt werden dürfen.³⁶⁾ Im Einsatz entfällt darüber hinaus die Gurtpflicht, wenn der Gebrauch des Sicherheitsgurtes mit dem Zweck der Fahrt unvereinbar ist,³⁷⁾ und finden die Bestimmungen über die zulässige Personenanzahl in einem Fahrzeug keine Anwendung.³⁸⁾

Im eingangs zitierten Urteil stellte das LG Innsbruck einen Sorgfaltsverstoß des Einsatzfahrers fest und negierte zugleich ein Mitverschulden des anderen am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmers. Ausgewählte Rsp zum Verhalten eines Einsatzfahrers sollen einen Überblick bieten:

→ Keine völlig ungehemmte Art der Lenkung eines Einsatzfahrzeugs in Hinblick auf das Gebot des Hintanhaltens von Gefährdungen. Auch wenn der Lenker eines solchen Fahrzeugs nicht an Geschwindigkeitsbeschränkungen gebunden ist, hat er dennoch die Wahl seiner Fahrgeschwindigkeit unter Bedachtnahme auf die Entbindung der Einsatzfahrzeuge von sonstigen Verkehrsbeschränkungen den konkreten Verhältnissen anzupassen.³⁹⁾

- Den Lenker eines Einsatzfahrzeugs trifft ein Verschulden, wenn er sich durch Beibehaltung einer überhöhten Geschwindigkeit einer Kreuzung nähert.⁴⁰⁾
- Bei Dunkelheit muss ein Einsatzfahrzeug darüber hinaus ausreichend beleuchtet oder sonst abgesichert sein.⁴¹⁾
- Dem bei Rotlicht in die Kreuzung einfahrenden Lenker eines Einsatzfahrzeugs kommt jedoch gegenüber einem bei Grünlicht die Kreuzung überfahrenden Fahrzeuglenker kein Vorrang zu.⁴²⁾
- Die Nichtbetätigung des Folgetonhorns eines Einsatzfahrzeugs kann unter Umständen (zB bei schlechten Sichtverhältnissen) ein Verschulden begründen.⁴³⁾
- Ist bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit eines Straßenverkehrsteilnehmers, der sich auf einer Vorrangstraße befindet, nicht möglich, ein quer kommendes Einsatzfahrzeug bei Tageslicht zu erkennen, weil dieses lediglich das Blaulicht, nicht hingegen das Folgetonhorn betätigt hat, so liegt kein Sorgfaltsverstoß vor. Die Einsatzorganisation (hier Rettungsorganisation) trägt am Zustandekommen des Unfalles das Alleinverschulden.⁴⁴⁾
- Bei Annäherung an die Einmündung der benützten Straße in eine Vorrangstraße ist jedenfalls das Folgetonhorn zu betätigen.⁴⁵⁾
- Aufgrund des Vertrauensgrundsatzes darf der Lenker von Einsatzfahrzeugen darauf vertrauen, dass andere Verkehrsteilnehmer ihm Platz machen. Dies gilt dann nicht mehr, wenn er aufgrund des augenfälligen Verhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers schließen muss, dieser wird sich nicht straßenverkehrsgerecht verhalten.⁴⁶⁾
- Der Lenker handelt bei den von ihm im Straßenverkehr gesetzten Handlungen grundsätzlich in eigener Verantwortung. Er kann sich bei einem gefährlichen Überholmanöver und einer dadurch ereigneten Kollision nicht darauf berufen, zum Überholen vom beifahrenden Notarzt gedrängt worden zu sein.⁴⁷⁾ →

28) *Pürstl*, StVO¹³ § 26 Anm 2 (Stand 1. 8. 2011, rdb.at); VwGH 26. 3. 2004, 2003/02/0214.

29) 122 Feuerwehr, 133 Polizei, 144 Rettung, 112 Euronotruf.

30) Hierbei gibt es unterschiedliche Systeme, die von einer manuellen und auf dem Erfahrungsschatz des Mitarbeiters beruhenden Einstufung anhand der Meldung bis hin zu hochtechnischen Abfrageschemata wie etwa das für medizinische Notfälle entwickelte AMPDS reichen.

31) *Halmich*, Recht für Sanitäter und Notärzte 109f.

32) § 26 Abs 2 StVO; § 107 Abs 1 KFG.

33) § 19 Abs 2 StVO.

34) § 26 Abs 3 StVO.

35) § 26 Abs 4 StVO.

36) § 46 Abs 6 StVO; www.rettungsgasse.at

37) § 106 Abs 2 und Abs 3 Z 3 KFG.

38) § 106 Abs 1 iVm § 107 Abs 3 KFG.

39) OGH 8. 7. 1982, 8 Ob 155/82.

40) OGH 13. 10. 1965, 11 Os 155/66.

41) OGH 22. 5. 1969, 2 Ob 44/69.

42) OGH 2 Ob 30/93 ZVR 1994/43; OLG Wien 16 R 32/90 ZVR 1990/98.

43) OGH 2 Ob 80/68 ZVR 1969/49.

44) LG Innsbruck 11. 10. 2012, 4 R 294/12 g; vgl diesbzgl auch OGH 8 Ob 27/72 ZVR 1973/188.

45) OGH 18. 3. 1966, 2 Ob 64/66.

46) OGH 8. 7. 1982, 8 Ob 155/82.

47) VwGH 26. 3. 2004, 2003/02/0214.

3. Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Nach § 26 Abs 5 StVO haben alle Straßenbenützer einem herannahenden Einsatzfahrzeug Platz zu machen und darf kein Lenker eines anderen Fahrzeugs unmittelbar hinter einem Einsatzfahrzeug nachfahren oder, außer um ihm Platz zu machen, vor ihm in eine Kreuzung einfahren. Um dies jedoch befolgen zu können, ist es Grundvoraussetzung, ein Einsatzfahrzeug überhaupt als solches zu erkennen. Einerseits ist es Aufgabe der Einsatzfahrer, entsprechend frühzeitig auf sich aufmerksam zu machen, und andererseits sind die übrigen Straßenverkehrsteilnehmer verpflichtet, durch regelmäßiges Umherblicken Vorsicht walten zu lassen.⁴⁸⁾

Darüber hinaus haben Straßenverkehrsteilnehmer auf österr Autobahnen und Schnellstraßen eine Rettungsgasse zu bilden, wenn der Verkehr stockt.⁴⁹⁾ Das Nichtbilden einer derartigen Gasse oder das verbotenerweise Befahren und die daraus resultierende Behinderung von Einsatzfahrzeugen stellen einen Verwaltungsstraftatbestand sowie eine haftungsbegründende Schutzgesetzverletzung dar.⁵⁰⁾

Ausgewählte Rsp zum Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer:

- Das Gebot, wonach alle Straßenbenützer einem herannahenden Einsatzfahrzeug Platz zu machen haben, kann in sinnvoller Auslegung nur dann in Betracht kommen, wenn nach dem vorhersehbaren Fortbewegungsweg die anderen Verkehrsteilnehmer für den bevorzugten Straßenbenützer ein Hindernis bilden könnten.⁵¹⁾
- Die Einrichtung des Folgetonhorns lässt erkennen, dass einem bevorzugten Fahrzeug schon beim Ertönen des Hornes und nicht erst beim Anblick des Fahrzeugs freie Bahn zu schaffen ist.⁵²⁾
- „Platzmachen“ besteht idR in einem „Anhalten“ oder, falls nach der Verkehrslage erforderlich, in einem „Rechtsheranfahren“.⁵³⁾
- Kein Verschulden am Zustandekommen eines Unfalls durch einen Verkehrsteilnehmer bei Nichterkennen eines Einsatzfahrzeugs, wenn der Einsatzfahrer bei Tageslicht lediglich das Blaulicht, nicht hingegen das Folgetonhorn betätigte.⁵⁴⁾

Aufgrund der nun dargestellten Rechtsgrundlagen und Judikatur zum wechselseitigen Verhalten lässt sich der Grundsatz formulieren, dass Einsatzfahrer bei Einsatzfahrten frühzeitig das Folgetonhorn zu betätigen haben. Dies nicht nur bei unübersichtlichen Straßenstellen oder Kreuzungsbereichen, sondern auch bei dichtem Verkehrsaufkommen und schlechten Sichtverhältnissen. Da es sich hierbei um eine sehr risikoreiche Fahrt handelt, sollte – sofern vorhanden – der Beifahrer des Einsatzfahrers den Verkehr laufend mit beobachten und bei Erkennen von Gefahrenquellen eine entsprechende Warnung aussprechen. Andere Verkehrsteilnehmer haben sich vorausschauend im Straßenverkehr fortzubewegen und durch regelmäßiges Umherblicken Vorsicht walten zu lassen. Wird ein Einsatzfahrzeug gesehen oder gehört, so ist diesem durch angepasstes Fahrverhalten Platz zu machen.

C. Haftung

1. Zivilrecht

Neben allgemeinem verschuldensabhängigen Schadenersatzrecht⁵⁵⁾ gilt im Verkehrswesen eine Besonderheit, nämlich die verschuldensunabhängige Haftung nach dem Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG).⁵⁶⁾ Demnach haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs für Schäden aus einem Unfall, die sich beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ergeben, wobei es in Hinblick auf die Schadensart und die Ersatzhöhe Grenzen gibt.⁵⁷⁾ Zentrale Voraussetzung für die verschuldensunabhängige Ersatzpflicht nach dem EKHG ist der Kausalzusammenhang zwischen Betriebsunfall und Schaden.⁵⁸⁾ Da das EKHG die Schadenersatzregeln des ABGB nicht verdrängt, sondern diese parallel bestehen, kann sich der Geschädigte aussuchen, nach welcher Anspruchsgrundlage er seinen Schaden ersetzt verlangt.⁵⁹⁾ Dies hat vor allem bei Übersteigen der Haftungshöchstgrenzen nach §§ 15, 16 EKHG Bedeutung. Im verschuldensabhängigen Schadenersatzrecht nach ABGB rücken die Rechtswidrigkeits- und Verschuldensfragen ins Zentrum, sodass die vorangehenden Erläuterungen zur Ausformulierung des Sorgfaltsmaßstabs relevant sind. Die Haftpflicht trifft grundsätzlich die Einsatzorganisation,⁶⁰⁾ da ihre Mitarbeiter als Erfüllungsgehilfen⁶¹⁾ anzusehen sind. Ein interner Regress ist nur in engen Grenzen⁶²⁾ möglich.

2. Strafrecht

Bei der strafrechtlichen Verantwortung von Straßenverkehrsteilnehmern stehen vor allem die fahrlässigen Körperverletzungs- und Tötungsdelikte im Vordergrund.⁶³⁾ Zwar tolerieren die Gerichte bei Einsatzfahrten ein höheres Risiko,⁶⁴⁾ dies schließt aber im Einzelnen die Anwendung der strafrechtlichen Qualifikation der Körperverletzung/Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen nicht aus.⁶⁵⁾ Beruht die Einsatzfahrt auf einem gesteigerten Gefährlichkeitsgrad, der den Schadenseintritt wahrscheinlich macht, so muss der Einsatzfahrer im Kollisionsfall mit einem höheren Strafraumen rechnen.⁶⁶⁾

48) Vgl diesbzgl den Vertrauensgrundsatz nach § 3 StVO.

49) § 46 Abs 6 StVO. Siehe hiezu auch *Rappold/Edelsbrunner*, Rettungsgasse – die Retter auf Spurensuche? ZVR 2013, 5.

50) § 99 Abs 1 Z 9 und 10 StVO.

51) OGH 8 Ob 187/72 ZVR 1974/1.

52) VwGH 1334/62 ZVR 1963/308.

53) VwGH 19. 10. 1988, 88/02/0074.

54) LG Innsbruck 11. 10. 2012, 4 R 294/12 g; vgl diesbzgl auch OGH 8 Ob 27/72 ZVR 1973/188.

55) §§ 1293 ff ABGB.

56) BGBl 1959/48 idF BGBl I 2011/138.

57) §§ 1 ff EKHG.

58) *Danzl*, EKHG³ (2007) § 1 E 83; OGH 2 Ob 125/80 ZVR 1981/146.

59) *Zankl*, Bürgerliches Recht Kurzlehrbuch⁴ (2008) Rz 226.

60) Privat oder in Form der Amtshaftung nach dem AHG BGBl 1949/20 idF BGBl I 1999/194.

61) § 1313 a ABGB bzw Organe in Vollziehung der Gesetze.

62) §§ 1 ff DHG BGBl 1965/80 idF BGBl 1983/169 bzw §§ 1 ff OrgHG BGBl 1967/181 idF BGBl 1985/104. Für ehrenamtliche Mitarbeiter ist aufgrund des Schutzzwecks der Norm von einer analogen Anwendung des DHG auszugehen, vgl diesbzgl *Halmich*, Recht für Sanitäter und Notärzte 116.

63) §§ 80, 81 und 88 StGB. Hinweis auf die Strafbefreiung im § 88 Abs 2 Z 3 StGB.

64) OGH 2 Ob 36/85 ZVR 1987/16; dies wird auch für das Strafgericht gelten.

65) § 80 bzw § 88 Abs 3 iVm § 81 Abs 1 Z 1 StGB.

66) *Burgstaller in Höpf/Ratz*, WK StGB² (Stand November 2002, rdb.at) § 81 Rz 9 f.

D. Ausbildung zum Einsatzfahrer im Organisationsvergleich

Eine Ausbildung zum Einsatzfahrer, in welcher neben theoretischen Kenntnissen auch praktische Fertigkeiten vermittelt werden, ist zur Vermeidung von Haftungsfällen sehr ratsam und teilweise auch gesetzlich verankert.⁶⁷⁾ Mangelt es an solchen gesetzlichen Bestimmungen, so liegt es an der Einsatzorganisation, interne Regelungen aufzustellen. Werden Einsatzfahrer auf ihre risikoreiche Tätigkeit im Straßenverkehr organisationsintern nicht (ausreichend) vorbereitet, kann dies im Haftungsfall ein Organisationsverschulden nach sich ziehen.⁶⁸⁾ Die Ausbildungsarten zum Einsatzfahrer der verschiedenen Blaulichtorganisationen werden nun verglichen:

1. Feuerwehr

Mangels bundeseinheitlicher Regelung wurde exemplarisch die Ausbildung zum Feuerwehrkraftfahrer des größten Bundeslandes⁶⁹⁾ herangezogen, nach welcher ein theoretischer und praktischer Teil ohne Zeitvorgaben verpflichtend vorgesehen ist. Es obliegt dem regionalen Feuerwehrkommandanten, dies im Detail auszugestalten, wobei erwähnt werden muss, dass der Aufgabenbereich eines Feuerwehrkraftfahrers neben der Handhabung und Beherrschung des Kraftfahrzeugs auf öffentlichen Straßen und im Gelände auch die Bedienung der An- und Einbaugeräte umfasst. Die Ausbildung schließt mit einer Prüfung ab.

2. Polizei

Wirft man einen Blick in den Lehrplan der Polizei-grundausbildung,⁷⁰⁾ so findet sich im 192 Unterrichtseinheiten umfassenden theoretischen Block zum Verkehrsrecht das Unterfach „Dienst- und Einsatzfahrten – Ausnahmebestimmungen für Einsatzfahrzeuge und Kfz im öffentlichen Sicherheitsdienst“, wobei die diesbezügliche Stundenzahl nicht definiert ist. Die praktischen Fertigkeiten werden in Form eines speziellen Fahrtechnik-Einsatztrainings im Gesamtausmaß von 24 Unterrichtseinheiten trainiert. Am Ende steht eine Überprüfung.

3. Rettung

Das Rettungswesen in Österreich wird von verschiedenen Anbietern besorgt. Der größte Dienstleister auf diesem Gebiet ist das Österreichische Rote Kreuz, sodass diese interne Ausbildung zum „Sicheren Einsatzfahrer“⁷¹⁾ näher dargestellt wird. Demnach sind Voraussetzung für den Ausbildungsbeginn der mindestens einjährige Führerscheinbesitz der entsprechenden Klasse, nachweislich abgeschlossene Mehrphasenführerscheinausbildung, keine Probezeitverlängerung sowie eine ausreichende Fahrpraxis und allgemeine Eignung. Den Landesverbänden steht es frei, Letzteres über ein verkehrspsychologisches Gutachten überprüfen zu lassen. Die theoretische Ausbildung umfasst mindestens sechs Unterrichtseinheiten und die Praxisphase variiert im Stundenausmaß je nach regionaler Gegebenheit und Vorkenntnissen der Kursteilnehmer. Die Ausbildung endet mit einer Prüfung.

E. Zusammenfassung

Betrachtet man Einsatzfahrten rechtlich, so fällt auf, dass es neben dem Verhalten der Einsatzfahrer selbst in beträchtlichem Maße auf das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer ankommt. Nur wenn Einsatzfahrer frühzeitig Gebrauch von ihren Sondersignalen machen und die anderen Verkehrsteilnehmer entsprechend reagieren und die Fahrbahn freimachen, können Unfälle und somit Haftungsfragen samt Rechtsstreitigkeiten vermieden werden.

67) Anlage 1 der Grundausbildungsverordnung – Exekutivdienst des BMI, BGBl II 2006/430 idF BGBl II 2009/259. Weiters sehen einige Landesfeuerwehr- und Rettungsdienstgesetze eine Ausbildung zum Einsatzfahrer vor. Aufgrund der Aufspaltung auf neun Bundesländer wird auf eine detaillierte Darstellung verzichtet.

68) Zivilrechtlicher Schadenersatz oder strafrechtliche Verantwortung nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG) BGBl I 2005/151 idF BGBl I 2007/112.

69) NÖ Landesfeuerwehrverband, Ausbildungsbehelf „Der Kraftfahrer im Feuerwehrdienst“ (2010).

70) Anlage 1 der Grundausbildungsverordnung – Exekutivdienst des BMI; Republik Österreich, Bundesministerium für Inneres, Sicherheitsakademie, Lehrplan Polizeigrundausbildung (2007).

71) Österreichisches Rotes Kreuz, „Sicherer Einsatzfahrer“ – Rahmenvorschrift über die Ausbildung für den Fahrdienst des Österreichischen Roten Kreuzes (2006); ähnlich auch die interne Ausbildung im SAMARITERBUND Österreich, vgl. diesbzgl. Samariterbund Linz, Richtlinie zur Ausbildung von Fahrern (2002).

→ In Kürze

Betrachtet man die tagtäglich stattfindenden Einsatzfahrten der unterschiedlichen Einsatzorganisationen rechtlich, so reichen die Themen von der Bewilligung zum Führen der Sondersignale über das Verhalten von Einsatzfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern bis hin zu Haftungsfragen und organisationsinternen Ausbildungsregelungen für Einsatzfahrer.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Michael Halmich ist Jurist im Schwerpunkt Medizinrecht und ehrenamtlicher Sanitäter/Einsatzfahrer/Ausbildner im Österreichischen Roten Kreuz. Er ist Autor medizinrechtlicher Publikationen sowie Vortragender an diversen Institutionen/Universitäten zum Thema Notfallmedizinrecht. E-Mail: michael.halmich@recht.at, Internet: www.notfallmedizinrecht.at

Vom selben Autor erschienen:

Österreich: Neuer Führerschein für Lenker von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen, RETTUNGSDIENST – Zeitschrift für präklinische Notfallmedizin 5/2011, 65.

Literatur:

Burgstaller, Gesetzwidrige Verwendung des an einem Einsatzfahrzeug ordnungsgemäß angebrachten „Blaulichts“ und § 1 NotzeichenG, RZ 2009, 126; Rappold/Edelsbrunner, Rettungsgasse – die Retter auf Spurensuche? ZVR 2013, 5.

Links:

www.rettungsgasse.at

→ Literatur-Tipp



Halmich, Recht für Sanitäter und Notärzte

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100

Fax: (01) 531 61-455

E-Mail: bestellen@manz.at

Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at

