

Verkehrsunfallanalyse bei der Nutzung von Sonder- und Wegerechten gemäß StVO

Konzeptionelle Vorschläge zur Verbesserung der Aus- und Fortbildung



FÜR EIN GESUNDES BERUFSLEBEN



bGw

Berufsgenossenschaft
für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege

Impressum

Verkehrsunfallanalyse bei der Nutzung von Sonder- und Wegerechten gemäß StVO

Konzeptionelle Vorschläge zur Verbesserung der Aus- und Fortbildung

Stand 09/2007

Autor

Stephan Bockting, Duisburg

Herausgeber

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege – BGW

Hauptverwaltung

Pappelallee 35/37

22089 Hamburg

Telefon: (040) 202 07 – 0

Telefax: (040) 202 07 – 24 95

www.bgw-online.de

Bestellnummer

SP-Mobi17

Ansprechpartner

BGW Zentrale Präventionsdienste

Dipl.-Geogr. Lars Welk

Telefon: (040) 202 07 – 76 09

Telefax: (040) 202 07 – 916

E-Mail: lars.welk@bgw-online.de

Druck

BGW

Gliederung

Zusammenfassung/Summary

1. Einleitung
2. Grundlagen
 - 2.1 Interessenskonflikt schnelles/sicheres Ankommen
 - 2.2 Hilfsfristen
 - 2.2.1 Hilfsfristen im Rettungsdienst
 - 2.2.2 Hilfsfristen bei der Feuerwehr
 - 2.3 Gesetzliche Grundlagen
 - 2.3.1 Straßenverkehrsordnung
 - 2.3.1.1 Sonderrechte nach § 35
 - 2.3.1.2 Wegerecht nach § 38
 - 2.3.2 Straßenverkehrs – Zulassungsordnung
 - 2.3.2.1 Zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten nach § 52
 - 2.3.2.2 Einrichtungen für Schallzeichen nach § 55
 - 2.3.3 Haftung im Zivil- und Strafrecht
 - 2.3.3.1 Zivilrechtliche Haftung
 - 2.3.3.2 Strafrechtliche Haftung
 - 2.3.3.3 Beispiele aus der Rechtsprechung
 - 2.4 Rechtliche Probleme
 - 2.4.1 Wegerechte für begleitendes Notarzt-Einsatzfahrzeug?
 - 2.4.2 Taktischer Verzicht auf Blaulicht und Signalhorn
 - 2.4.3 Verhalten bei Unfällen

- 3. Psychische Belastungen der Fahrzeugführer
 - 3.1 Stress durch Zeitdruck
 - 3.2 Gedankliche Beschäftigung mit dem Einsatz während der Anfahrt
 - 3.3 Höhere Risikobereitschaft bei Extremeinsätzen
 - 3.4 Folgen der psychischen Belastung
 - 3.5 Psychisches Trauma durch einen Unfall
- 4. Methodik der Datenerhebung
 - 4.1 Recherche
 - 4.2 Befragung von Feuerwehren und Polizeidienststellen
- 5. Ergebnis der Befragung
 - 5.1 Unfallschwere
 - 5.2 Tageszeit / Unfallsituation
 - 5.3 Signalstatus
 - 5.4 Unfallverursacher
 - 5.5 Fahrzeugtypen
 - 5.6 Typische Unfallsituationen
 - 5.7 Bereits genutzte Maßnahmen zur Unfallprävention
 - 5.8 Zusammenfassung der Wichtigsten Ergebnisse der Befragung
- 6. Empfehlungen zur Unfallprävention
 - 6.1 Technische Maßnahmen
 - 6.1.1 Fahrzeugtechnik
 - 6.1.2 Signaleinrichtungen
 - 6.1.3 Lackierung der Einsatzfahrzeuge
 - 6.1.4 Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen
 - 6.1.5 Mobilfunk / Radio
 - 6.2 Organisatorische Maßnahmen - Aus- und Fortbildung
 - 6.2.1 Fahrausbildung der übrigen Verkehrsteilnehmer

- 6.2.2 Aus- und Fortbildung der Fahrer von Einsatzfahrzeugen
- 6.2.3 Psychologische Aspekte in der Aus- und Fortbildung
 - 6.2.3.1 Stress: Prävention und Bewältigung
 - 6.2.3.2 Allgemeine Hinweise zur Stressbewältigung
 - 6.2.3.3 Anspannung
 - 6.2.3.4 Ablenkung
 - 6.2.3.5 Zeitdruck
 - 6.2.3.6 Traumatische Belastungsstörung
- 6.3 Fahrtechnische Aspekte in der Aus- und Fortbildung
 - 6.3.1 Handling des Einsatzfahrzeuges
 - 6.3.2 Fahrsicherheitstraining
 - 6.3.3 Ausbildung am Fahrsimulator
- 6.4 Zusammenfassung „Aus- und Fortbildungsempfehlungen“
- 6.5 Grundsätzliche Empfehlungen für die Sicherheit bei Einsatzfahrten
- 7. Beispiele für Unfälle auf Einsatzfahrten
- 8. Schlussbetrachtung / Ausblick
- 9. Literaturverzeichnis

Anhang:

- verwendete Abkürzungen
- Verzeichnis über Tabellen und Bilder
- Fragebogen „Feuerwehr“
- Fragebogen „Polizei“

Zusammenfassung

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Polizei- und Feuerwehr - Einsatzfahrzeugen treten insgesamt selten auf. Das individuelle Risiko im Rahmen einer Fahrt mit Sonder- und Wegerechten in einen Unfall verwickelt zu werden, ist jedoch für Einsatzfahrzeuge im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern deutlich höher. Diese Arbeit gibt zunächst einen Überblick zu rechtlichen Grundlagen und einsatztaktischen Notwendigkeiten. Im Rahmen einer deutschlandweiten Befragung von Polizeibehörden und Berufsfeuerwehren wurden anschließend sowohl typische Unfallsituationen, als auch die bereits heute genutzten Präventivmaßnahmen seitens der Dienstherren ermittelt. Dabei zeigte sich wie erwartet, dass Einfahren in Kreuzungsbereiche bei rotzeigender Signalanlage, hohe Geschwindigkeit und Berühren anderer Fahrzeuge typische Unfallsituationen sind. Überraschend hingegen waren die Ergebnisse, dass die Tageszeit keinen Einfluss auf die Unfallohäufigkeit hat und der Signalstatus ebenso wenig eine Rolle spielt: Es kommt nicht häufiger zu Unfällen, wenn nur das Blaulicht, nicht aber das Signalhorn in Betrieb ist. Besonders Interessant sind die Feststellungen zur Bedeutung optischer Reize: Große Einsatzfahrzeuge und solche, die in auffälligen Farben lackiert sind, werden signifikant seltener in Unfälle verwickelt.

Die erfassten Daten bilden die Grundlage für Empfehlungen zur Aus- und Fortbildung der Fahrer von Einsatzfahrzeugen, wobei auf psychologische Effekte ein besonderer Blick gerichtet wird, weil diese zur Zeit noch zu wenig Beachtung finden. Abschließend wird auf organisatorische und technische Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrssicherheit bei Sonder- und Wegerechtsfahrten eingegangen, wobei sowohl gegenwärtig problemlos umsetzbare Ansätze betrachtet werden, als auch solche, die sich erst mit Weiterentwicklung der Technik in einigen Jahren in gewünschtem Umfang realisieren lassen.

Summary

Traffic accidents with participation of emergency vehicles happen altogether quite rarely. Nevertheless, the risk to be involved in an accident while using the so called “Sonder- und Wegerechte” (privileges, shown by flashing blue lights and siren - regulated by the german highway code called “Straßenverkehrsordnung”) is much higher for such a vehicle in comparison to an ordinary road user. This paper initially gives a summary of the legal basics and the requirement of tactics during intervention. Within the scope of an interview in whole Germany with police authorities and professional fire brigades inquiries were made about typical accident situations and appropriate preventive measures of the employers ascertained. As it was to be expected, it could be seen that driving in crossroad areas while the redlight can be seen as well as blanked speed and touching other vehicles are typical accident situations. As it was surprising to see, time of day plays a subordinated role for the accident events. The signal status is without considerable meaning, too: If only the blue flashlight, but not the signal horn is in operation, it is not inevitable that there are more accidents. Big and conspicuous emergency vehicles contributes to a diminished accident risk: Vehicles in a glowing red colour are less involved in accidents.

The collected data form the basis for recommendations of the education and advanced training of the emergency vehicle drivers with a special view on psychological aspects, because they are very significant for education and advanced training.

It will be also elaborated on technical possibilities for the optimization of the road safety while using privileges. This paper points out possibilities which can be accomplished at this stage as well as options which can't be realised optimally without further development.

„haben Sie beim Autofahren schon bemerkt, dass jeder, der langsamer fährt als Sie, ein Idiot ist und jeder, der schneller fährt, ein Verrückter?“

(George Carlin, amerikanischer Komiker)[1]

Hinweis:

Im Text werden alle Berufs- und Personenbezeichnungen in der männlichen Form verwendet um den Lesefluss zu erleichtern. Selbstverständlich gelten die Feststellungen geschlechtsneutral.

1. Einleitung

Die Lebensqualität in einem hochentwickelten Industriestaat ist untrennbar mit einem großen Bedürfnis an individueller Mobilität verknüpft. Eine zentrale Rolle nimmt dabei der Straßenverkehr ein. Allein im Jahr 2005 waren in Deutschland 54.519.700 Kraftfahrzeuge zugelassen, davon 45.375.500 PKW [2]. Umgerechnet auf die Bevölkerung bedeutet diese Zahl, dass in Deutschland 1,8 Einwohner je PKW gemeldet sind. Eine solche Verkehrsdichte hat im komplexen Geflecht aus baulichen- und Umwelteinflüssen sowie technischen und menschlichen Gegebenheiten des Straßenverkehrs neben zahlreichen weiteren Belastungen vor allem besorgniserregende Unfallzahlen zur Folge: Insgesamt rund 2,2 Millionen Verkehrsunfälle wurden 2005 polizeilich erfasst; 5400 Menschen verloren dabei ihr Leben, 434.000 Verkehrsteilnehmer wurden verletzt [2]. Wenn diese Zahlen auch seit der Wiedervereinigung stetig sinken - und damit deutlich werden lassen, welche Früchte die vielfältigen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation auf den Straßen tragen - zeigen sie aber auch ebenso deutlich, wie sehr ein ständiges Bemühen um die Sicherheit im Straßenverkehr ein immerwährendes Ziel der Gesellschaft bleiben muss. Letztendlich ist jeder Unfall für die Betroffenen ein schwerwiegendes Ereignis und hinter jeder Zahl in der Statistik verbirgt sich ein menschliches Schicksal.

Ogleich der Anteil von Verkehrsunfällen, an denen Einsatzfahrzeuge unter Nutzung von Sonder- und Wegerechten nach Straßenverkehrsordnung (STVO) beteiligt sind, in der Gesamtbetrachtung gering ist, ermittelte eine Studie im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) aus dem Jahr 1995 ein im Vergleich zu übrigen Verkehrsteilnehmern achtfach höheres Risiko bei Einsatzfahrten in einen Unfall mit Schwerverletzten verwickelt zu werden [3]. Aus dieser Studie ergab sich ferner die rechnerische Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit mindestens einer getöteten Person nach je 272.000 Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten. Daraus folgt unbestritten, dass auch trotz der relativ geringen Anzahl von Einsatzfahrzeugen im Verhältnis zum Gesamtfahrzeugbestand eine positive Veränderung deren spezifischen Unfallgeschehens einen deutlichen Beitrag zur Sicherheit auf unseren Straßen darstellt.

Die schicksalhafte Bedeutung eines Verkehrsunfalls kommt bei Einsatzfahrten ganz besonders zum Tragen: Ziel einer Fahrt mit Sonder- und Wegerechten ist es stets, schnell zu helfen und Schaden abzuwenden – stattdessen resultieren aus einem Verkehrsunfall nicht nur zusätzlicher Schaden, sondern oft auch schwere Verletzungen oder gar Tod von Unfallbeteiligten.

Für die Fahrer/-innen der Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr oder Rettungsdienst entsteht so neben den ohnehin mit den Berufsbildern verknüpften Belastungen eine tragische Situation: Der ursprüngliche Vorsatz, Menschen in Notlagen zu helfen, hat genau das Gegenteil, nämlich eine weitere Notsituation, verursacht.

In vielen Fällen konnten die Fahrer/-innen der Einsatzfahrzeuge als Unfallverursacher ausgemacht werden, was jedoch keinesfalls zu dem falschen Schluss führen darf, dieser Personenkreis ließe sich wohlmöglich eher zu einer besonders risikoreichen Fahrweise hinreißen. Vielmehr ist hier gerade die im Vergleich zu anderen Kraftfahrern zwangsläufig häufigere Konfrontation mit Konfliktsituationen als Ursache anzusehen: Die Studie der BAST ermittelte durch Videoaufzeichnungen von Einsatzfahrten, dass hier durchschnittlich alle 19 Sekunden eine kritische Fahrsituation eintritt.

Hier zeigt sich aber deutlich, welcher entschiedener Zugewinn an Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten durch eine stetige Weiterentwicklung der technischen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen möglich ist. Zügig, aber auch sicher und unfallfrei ihren Bestimmungsort erreichende Einsatzmittel können ihrem Auftrag schneller nachkommen und menschliches Leid kann so gleich doppelt verhindert werden.

Verkehrsunfälle bei Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten werden nur in den seltensten Fällen überregional bekannt. Nicht zuletzt deshalb, weil es oft als äußerst unangenehm und peinlich empfunden wird, derartige Ereignisse außerhalb der betroffenen Institutionen zu verbreiten.

Ziel dieser Arbeit ist es, auf der Basis einer bundesweiten qualitativen und quantitativen Datenerhebung bei zahlreichen Feuerwehr- und Polizeibehörden, auffällig unfallträchtige Verkehrssituationen zu identifizieren und Strategien zu

deren Vermeidung zu entwickeln. Darüber hinaus soll ermittelt werden, welche technischen Maßnahmen die Sicherheit bei Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten optimieren können.

Der Schwerpunkt liegt hierbei auf der Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte, denn bei allen technischen und organisatorischen Ansätzen zur Verbesserung der Unfallsituation bleibt der „Faktor Mensch“ das schwächste Glied in der Kette.

Letztendlich soll den Ausbildern Material für eine zielgerichtete Fortbildung im Dienste der Verkehrssicherheit angeboten und den Fahrern von Einsatzfahrzeugen ein Leitfaden für die tägliche Praxis an die Hand gegeben werden.

2. Grundlagen

2.1 Interessenskonflikt schnelles/sicheres Ankommen

Der Straßenverkehr wird in zunehmendem Maße vom Termindruck der Kraftfahrer geprägt. Daraus resultiert ein Bedürfnis nach schnellem Vorankommen, welches aber durch das hohe Verkehrsvolumen häufig unbefriedigt bleibt. Stress und Aggressionen sind die Folgen – diese für jeden Verkehrsteilnehmer alltägliche Beobachtung wurde jüngst durch Verkehrspsychologen bestätigt [3]. Auf dieser Erkenntnis beruht auch die „Jahresaktion 2005 – draENGELn?“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates.

Wenn jedoch schon auf den allgemeinen Straßenverkehr ein oft subjektiver, aber dennoch erheblicher Zeitdruck einwirkt, so gilt dieses in besonderem Maße für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben. Ihr erfolgreiches Tätig werden ist unmittelbar mit dem zeitnahen Erreichen des Einsatzortes verknüpft. Gilt es im privaten und gewerblichen Verkehr häufig nur vorgegebene Termine einzuhalten, etwa bei Just-in-Time-Verkehren im Speditionsgewerbe, so stehen bei Feuerwehr, Polizei und Rettungsdiensten Einsatzaufgaben im Fokus, die unmittelbare Auswirkung auf Leib und Leben von Menschen haben. Gerade hier entsteht jedoch das Problem, dass schnelles Ankommen nur durch eine zügige Fahrt zum Einsatzort erreicht werden kann. Gleichzeitig muss aber eine so große Sicherheitsreserve gewährleistet bleiben, dass es nicht zu einem Verkehrsunfall unter Beteiligung des Einsatzfahrzeuges oder in Zusammenhang mit der Einsatzfahrt kommt. Während der Anfahrt zum Notfallort sind die Fahrer von Einsatzfahrzeugen daher ständig dem großen Interessenskonflikt zwischen sehr zügiger, aber auch sicherer Fahrweise ausgesetzt.

Erreichen die Hilfskräfte sehr spät den Einsatzort, können sie wohlmöglich nicht mehr mit dem Erfolg helfen, wie es wünschenswert wäre. Werden sie jedoch bereits auf der Anfahrt in einen Unfall verwickelt, erreichen sie den Einsatzort gar nicht mehr und das Zeitfenster vom Entstehen der Notsituation bis zum wirksam werden von Hilfsmaßnahmen durch andere, dann neu zu alarmierende Einsatzkräfte vergrößert sich erheblich.

2.2 Hilfsfristen

Effektive Hilfe in Notlagen ist in der Regel nur möglich und sinnvoll, wenn sie schnellstmöglich erfolgt. Hier existiert der Begriff der „Hilfsfrist“, basierend auf wissenschaftlichen und einsatztaktischen Erkenntnissen. Für den Rettungsdienst und die Feuerwehr seien diese Hilfsfristen nachfolgend exemplarisch dargestellt.

2.2.1 Hilfsfristen im Rettungsdienst

In der medizinischen Notfallrettung werden die örtlichen Hilfsfristen in den Rettungsdienstgesetzen der Länder festgelegt. Diese Hilfsfristen bewegen sich in einem Zeitrahmen von zehn bis fünfzehn Minuten zwischen Annahme der Notfalloffmeldung in der Leitstelle bis zum Eintreffen der Rettungskräfte am Einsatzort. Dabei darf nicht übersehen werden, dass diese Hilfsfristen nur als Richtschnur zu verstehen sind und jede Verkürzung unter medizinischen Aspekten absolut wünschenswert ist: Wissenschaftlich erwiesen ist etwa die hohe Überlebenswahrscheinlichkeit eines Patienten mit gerade eingetretenem Herz-/Kreislaufstillstand, wenn frühzeitig Wiederbelebensmaßnahmen einsetzen: Wird bereits nach einer Minute (durch Ersthelfer) mit der Reanimation begonnen, liegt die Chance des Patienten den Notfall zu überleben bei ca. 80%. Nach fünf Minuten betragen seine Chancen noch 50%, während nach acht Minuten ohne Hilfe nur noch in Ausnahmefällen erfolgreiche Wiederbelebungen zu verzeichnen sind [4].

Eine konsequente Berücksichtigung dieser Fakten als Grundlage der gesetzlichen Hilfsfristen wäre zweifelsohne wünschenswert, jedoch unmittelbar mit einer erheblichen Kostensteigerung durch die Notwendigkeit einer höheren Standortdichte für Einsatzmittel des Rettungsdienstes verbunden. Die Diskussion dieser Zusammenhänge ist nicht Gegenstand dieser Arbeit, vermag aber dennoch sehr anschaulich die Bedeutung der zügigen Fahrt für Einsatzmittel des Rettungsdienstes zu verdeutlichen. Vor allem auch deshalb, weil dem reinen Zeitbedarf für die Anfahrt zum Ort des Geschehens noch die Zeiträume vom Eintreten des Notfalls bis zu seiner Entdeckung und Meldung und im Anschluss die Dispositionszeit bei der Einsatzeröffnung in der Rettungsleitstelle zu berücksichtigen sind.

2.2.2 Hilfsfristen bei der Feuerwehr

Für die Feuerwehren ist die vorgegebene Hilfsfrist durch den kommunalen Brandschutzbedarfsplan geregelt. Zu dessen Aufstellung und regelmäßiger Prüfung sind Städte und Kreise verpflichtet. Basis für die Festlegung der Hilfsfrist ist hier der sogenannte kritische Wohnungsbrand: Ein Brandereignis im Obergeschoss eines Wohngebäudes, in dessen Folge die Rettungswege verrauchte und Personen eingeschlossen sind. Dieses Szenario zieht im In- und Ausland regelmäßig den größten Personenschaden nach sich. Nach der Bundesstatistik ist die häufigste Todesursache bei Wohnungsbränden die CO-Vergiftung (Rauchgasintoxikation). Die bereits in den siebziger Jahren wissenschaftlich ermittelte Reanimationsgrenze für Personen, die toxische Rauchgase eingeatmet haben, liegt bei 17 Minuten nach Brandausbruch. Neben der Zeit vom Ausbruch des Brandes bis zur Brandentdeckung sind die Gesprächszeit des Notrufes, die Alarmierung und die Anfahrt zur Einsatzstelle von entscheidender Bedeutung. Für die Berechnung der Hilfsfrist sind dabei nur die drei letztgenannten entscheidend, da sie direkt von der Feuerwehr beeinflusst werden können. Auf den Zeitverlauf zwischen Branderkennung und –entdeckung kann die Feuerwehr hingegen nur wenig Einfluss nehmen. Die „Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren (AGBF)“ setzt in ihrem Papier „Qualitätskriterien für die Bedarfsplanung von Feuerwehren in Städten“ [5] anderthalb Minuten für die Gesprächs- und Dispositionszeit und acht Minuten für die Ausrücke- und Anfahrtszeit zum Einsatzort an. Um erfolgreiche Maßnahmen am Brandort durchzuführen, sind mindestens zehn Einsatzkräfte nach acht Minuten vor Ort erforderlich. Sie können zumindest die Menschenrettung einleiten, wenn auch primär unter Vernachlässigung der Brandbekämpfung und nur als Erstmaßnahme bis zum Eintreffen weiterer Kräfte. Demzufolge spielt also auch für die Brandbekämpfung und vor allem die Menschenrettung durch die Feuerwehr der Zeitrahmen für die Anfahrt der Einsatzmittel durch den Straßenverkehr eine entscheidende Rolle.

Der prozentuale Anteil der Einsätze, in denen diese Frist (acht Minuten für zehn Einsatzkräfte) eingehalten werden kann, wird als Erreichungsgrad bezeichnet. Ein Erreichungsgrad von 75% bedeutet dabei, dass in dreiviertel aller Einsätze diese Frist unterschritten oder mindestens eingehalten werden kann. Er bedeutet aber auch, dass in einem Viertel der Einsätze die Hilfe erst später eintrifft. Auf nationaler wie auch internationaler Ebene existieren Erreichungsgrade von etwa 95%. Wie auch im

Rettungsdienst sind auch hier die Kosten ein zentraler Faktor. Eine größere und dichtere Anzahl von Feuerwachen wäre einsatztaktisch wünschenswert, jedoch finanziell nicht zu realisieren.

An dieser Stelle sei ein vergleichender Blick in die Vereinigten Staaten von Amerika geworfen:

Dort ist es üblich, in hoher Dichte Feuerwachen zu betreiben, an denen nur ein oder zwei Einheiten stationiert sind. Im Brandfall werden stets mehrere Wachen parallel alarmiert. Deren Einheiten ergänzen sich an der Einsatzstelle nach dem auch in Deutschland häufig praktizierten „Rendezvous-Prinzip“, um additiv die notwendige Personalstärke zu erreichen. Diese Vorgehensweise ermöglicht sehr kurze Zeiten vom Notruf bis zum Eintreffen der ersten Kräfte vor Ort (in der Regel zwei bis drei Minuten).

2.3 Gesetzliche Grundlagen

2.3.1 Straßenverkehrsordnung

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt im Allgemeinen als das „*Grundgesetz des Straßenverkehrs*“[6]. Sie beinhaltet konkrete Verhaltensvorschriften für die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr und bildet so die gesetzliche Basis für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Die Kenntnis der Vorschriften und Regelungen der StVO ist für jeden Verkehrsteilnehmer unerlässlich und deshalb auch der zentrale Inhalt der Ausbildung in den Fahrschulen. In Analogie zum Strafrecht geht ein Verstoß gegen die Paragraphen der StVO mit einer Strafandrohung einher, wodurch ihre Einhaltung gewährleistet werden soll.

Diese Regeln sind für alle Verkehrsteilnehmer verbindlich und für die öffentliche Sicherheit und Ordnung auch zwingend notwendig. Dennoch wurden innerhalb dieser Verordnung Ausnahmen geschaffen, die eine Übertretung der Vorschriften in bestimmten, klar definierten Ausnahmefällen zulässt. Der Jurist spricht in einer solchen Situation von einem Rechtfertigungsgrund. Ein solcher Rechtfertigungsgrund ist beispielsweise ein Notfallereignis, welches nur durch schnelle und gezielte Hilfe beseitigt werden kann. So ist einzusehen, dass etwa bei einem Wohnungsbrand die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder das Überfahren rotzeigender Signalanlagen für die Feuerwehr notwendig sein kann, um die Zeitspanne vom Alarm bis zum Einleiten von Rettungsmaßnahmen so kurz wie nur möglich zu halten. Körperliche Unversehrtheit und auch die

Unversehrtheit des Eigentums sind im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland verankert und haben somit in diesem speziellen Fall eine höhere Bedeutung, als die Vorschriften der StVO.

Der Umgang mit diesen Rechtfertigungsgründen ist in der StVO den Begriffen „Sonderrechte“ und „Wegerechte“ zugeordnet. Sie treten in der Praxis häufig gemeinsam in Erscheinung und werden deshalb sehr oft gleichgesetzt oder gar verwechselt, obwohl es sich dabei um zwei völlig unterschiedliche Sachverhalte handelt.

Zum besseren Verständnis werden beide Paragraphen deshalb nachfolgend kurz zitiert und erläutert.

2.3.1.1 Sonderrechte nach § 35 StVO

„ (1) Von den Vorschriften dieser Verordnung sind die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist [...]

(5a) Fahrzeuge des Rettungsdienstes sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, wenn höchste Eile dringend geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitlichen Schäden abzuwenden sind [...]

(8) Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden“ [6]

Die nicht zitierten Sätze des § 35 sind an dieser Stelle weniger bedeutend. Sie regeln die Inanspruchnahme der Sonderrechte für militärische Einheiten und erlauben entsprechend gekennzeichneten Straßenreinigungs- und Müllfahrzeugen ebenso wie auch Messfahrzeugen der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) das Halten und Fahren zu jeder Zeit an jeder Stelle. Dabei wird stets darauf verwiesen, dass diese Sonderrechte nur in Anspruch genommen werden dürfen, wenn der Einsatz dieses auch tatsächlich erfordert.

Besondere Bedeutung kommt aber dem ersten Satz dieses Paragraphen zu. Dort ist eindeutig geregelt, dass Sonderrechte nur von den Vorschriften der StVO befreien, nicht aber von weiteren Regelungen. So bleiben etwa die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) oder gar das Strafgesetzbuch (StGB) von dieser Befreiung gänzlich unberührt. In der Praxis bedeutet dies, dass auch im Einsatzfall keine Fahrzeuge mit Sonderrechten genutzt werden dürfen, die nicht den Anforderungen der StVZO entsprechen und dass keine Fahrer eingesetzt werden dürfen, die nicht im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für

diesen Fahrzeugtyp sind. Weil diese Probleme bei Berufsfeuerwehren oder der Polizei in der Regel nicht auftreten, werden sie an dieser Stelle nicht weiter behandelt. Hier sind vielmehr die Paragraphen des StGB interessant, in denen Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142), Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315) und Unterlassene Hilfeleistung (§ 323) geregelt sind. Auf diese Fälle wird im Kapitel 2.1.4 und 2.1.5.3 näher eingegangen.

In der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 35 heißt es:

„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 [...].“

Dieser Satz zeigt insbesondere, dass die in der Öffentlichkeit weit verbreitete Ansicht, ein Fahrzeug dürfe nur mit eingeschaltetem Blaulicht und Einsatzhorn Sonderrechte in Anspruch nehmen, völlig falsch ist. Dieses würde schließlich auch bedeuten, dass auf der Basis des § 35 im Halteverbot abgestellte Einsatzfahrzeuge dieses nur mit eingeschaltetem Blaulicht und Einsatzhorn dürften.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sollten die Sonderrechte zwar wenn möglich durch blaues Blinklicht und Signalhorn kenntlich gemacht werden (wie es auch im täglichen Dienst praktiziert wird). Es gibt jedoch Situationen, in denen vor allem eine Verwendung des Horns den Einsatzzweck ad absurdum führen würde; siehe dazu 2.4.2

2.3.1.2 Wegerecht nach § 38 StVO

In § 38 wird das sogenannte „Wegerecht“ näher definiert:

„(1) Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten sind. Es ordnet an: „Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen“

„(2) Blaues Blinklicht allein darf nur von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen und nur zur Warnung an Unfall- oder sonstigen Einsatzstellen, bei Einsatzfahrten oder bei Begleitung von Fahrzeugen oder von geschlossenen Verbänden verwendet werden.“ [6]

Auch zu § 38 gibt es eine VwV, diese besagt:

„Gegen missbräuchliche Verwendung von gelbem und blauem Blinklicht an den damit ausgerüsteten Fahrzeugen ist stets einzuschreiten“ [6].

Hierdurch soll der übermäßigen Verwendung von blauem (und gelbem) Blinklicht vorgebeugt werden. Dieses geschieht zweifelsohne im Bewusstsein um die erhöhte

Gefahr für den Straßenverkehr, die mit einer solchen Fahrt unzweifelhaft verbunden ist.

2.3.2 Straßenverkehrs-Zulassungsordnung

Die StVZO beruht wie auch die StVO auf dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) und regelt mit zahlreichen Vorschriften über die Beschaffenheit, Ausrüstung und den Betrieb die Zulassung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen zum allgemeinen Straßenverkehr. Im Rahmen dieser Betrachtung ist von besonderem Interesse, welche Fahrzeuge mit blauem Blinklicht und Signalhorn ausgestattet sein dürfen, um in der Praxis die Vorgaben des § 38 der StVO nutzen zu können. In der StVZO wird dies in zwei Paragraphen explizit geregelt:

2.3.2.1 Zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten nach § 52 StVZO

In §52 (3) heißt es:

„Mit einer oder mehreren Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) dürfen ausgestattet sein

1.) Kraftfahrzeuge, die dem Vollzugsdienst der Polizei, der Militärpolizei, des Bundesgrenzschutzes oder Zolldienstes dienen, insbesondere Kommando-, Streifen-, Mannschaftstransport-, Verkehrsunfall-, Mordkommissionsfahrzeuge,

2.) Einsatz- und Kommando-Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und anderer Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes,

3.) Kraftfahrzeuge, die nach dem Fahrzeugschein als Unfallhilfsfahrzeuge öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen, einschließlich Oberleitungsomnibusse, anerkannt sind,

4.) Kraftfahrzeuge des Rettungsdienstes, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind. [...]

Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne sind an Kraftfahrzeugen nach Satz 1 zulässig, jedoch bei mehrspurigen Fahrzeugen nur in Verbindung mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht)“ [6].

Innerhalb dieses Paragraphen wird folglich eindeutig und ausschließlich geregelt, welche Fahrzeuge mit Blaulichtanlagen ausgestattet sein dürfen - und welche nicht.

2.3.2.2 Einrichtungen für Schallzeichen nach § 55 StVZO

Im §55 wird die Ausstattung von KFZ mit Schallzeichen spezifiziert; hier ist Satz 3 von besonderer Bedeutung.

„Kraftfahrzeuge, die aufgrund des § 52 Abs.3 Kennleuchten für blaues Blinklicht führen, müssen mit mindestens einer Warneinrichtung mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz ausgerüstet sein. Ist mehr als ein Einsatzhorn angebracht, so muss sichergestellt sein, dass jeweils nur eines betätigt werden kann. Andere [...] Kraftfahrzeuge dürfen mit dem Einsatzhorn nicht ausgestattet sein“ [6].

2.3.3 Haftung im Zivil- und Strafrecht

Ist es im Rahmen einer Fahrt unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten zu einem Verkehrsunfall gekommen, stellt sich die Frage der zivilrechtlichen und strafrechtlichen Haftung. Dabei werden zwei völlig unterschiedliche Interessen verfolgt: Der Ersatz des entstandenen Schadens ist Ziel des Zivilrechtes, während das Strafrecht die Verantwortbarkeit des Unfallverursachers berührt. Hier kommen z. B. Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Straßenverkehrsgefährdung in Betracht.

2.3.3.1 Zivilrechtliche Haftung

Im Zivilrecht wird beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges nach Halterhaftung und Fahrerhaftung unterschieden. Der Gesetzgeber trägt mit der Halterhaftung (Gefährdungshaftung) dem Grundsatz Rechnung, dass bereits der Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein grundsätzliches Gefahrenpotenzial darstellt. Primär ist deshalb der Halter in der Verantwortung, zunächst auch unabhängig davon, ob sich der Fahrer verkehrswidrig verhalten hat. Der entsprechende Gesetzestext findet sich in § 7 StVG:

„(1) Wird beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen“ [6]

Absatz 2 des § 7 StVG regelt die Ausnahmen dieser Halterhaftung:

„Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges, noch auf ein Versagen einer seiner Vorrichtungen beruht [...]“ [6]

Voraussetzung für die Halterhaftung ist demnach, dass durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges eine Person getötet oder verletzt wurde oder dass ein Sachschaden eingetreten ist. Nachfolgend werden die dabei verwendeten Begriffe kurz abgegrenzt:

Der Halter eines Kraftfahrzeuges ist nach der hier benutzten Definition derjenige, der es im Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt. Für Dienstfahrzeuge von Behörden ist dies die jeweilige Gemeinde, der Kreis oder eine kreisfreie Stadt. Auf die expliziten Eigentumsverhältnisse (Besitz des Fahrzeugscheines) kommt es in diesem Falle nicht an [7].

Der Betrieb beginnt beim Anlassen des Motors zur Fortbewegung und endet mit dem Abstellen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes [7].

Ein unabwendbares Ereignis liegt vor, wenn Fahrzeughalter und Führer die im konkreten Falle gebotene Sorgfalt vollständig beachtet und besondere Aufmerksamkeit und Umsicht gezeigt hat. Der Einsatz von Sonder- und Wegerechten schließt dieses jedoch nicht grundsätzlich aus, obwohl gerade unter Laien andere Meinungen oft vertreten werden („Wer mit Blaulicht fährt ist immer Schuld...“). Schneider führt in seinem Buch „Feuerwehr im Straßenverkehr“ ein eingängiges Beispiel dazu an: Ein Sonderrechtfahrzeug fährt unter der gebotenen Vorsicht und deutlich erkennbar bei Rotlicht in eine Kreuzung ein. Kommt es dabei zu einem Unfall, kann der ursprünglich Vorfahrtberechtigte nicht von einem für ihn unabwendbaren Ereignis sprechen, wenn das Einsatzfahrzeug bei gebotener Aufmerksamkeit für ihn erkennbar war [7].

Analog zur Haftung bei Verkehrsunfällen unter gewöhnlichen Umständen gilt auch bei der Beteiligung eines Fahrzeuges mit Sonder- und Wegerechten die übliche Haftungsverteilung. Sie wird nach der Verhaltensprüfung der Unfallbeteiligten festgelegt.

Hier trifft den Fahrer von Einsatzfahrzeugen zusätzlich die Beweislast, darzulegen, dass die Inanspruchnahme von Sonderrechten unter den gegebenen Umständen gerechtfertigt war.

Eine Besonderheit stellt die sog. „Amtshaftung“ dar, die in Art. 34 des Grundgesetzes (GG) manifestiert ist:

„Verletzt jemand in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes [...] die Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Diensten er steht. Bei grober Fahrlässigkeit bleibt der Rückgriff vorbehalten [...]“ [8]

Für den besonderen Fall eines Verkehrsunfalls mit einem Einsatzfahrzeug bedeutet dies, dass Ansprüche nicht primär gegenüber dem Fahrer, sondern der Anstellungskörperschaft geltend gemacht werden können. Die bereits vorab dargelegte Halterhaftung gilt in diesem Falle also ganz besonders.

Grobe Fahrlässigkeit oder gar Vorsatz jedoch stellen hingegen einen Ausschlussgrund dar. Hier kann der Fahrer in Regress genommen werden. (vergl. auch nachfolgend 2.3.3.2)

2.3.3.2 Strafrechtliche Haftung

Die zuvor angeführte Amtshaftung verdrängt zunächst die Ersatzpflicht des Fahrzeugführers nach § 18 StVG.

Auch wenn dem Handelnden ein Verschulden am Unfall vorgeworfen werden kann, tritt die „Staatshaftung“ an die Stelle der persönlichen Verantwortung. Der Staat hält also zunächst eine schützende Hand über seine Bediensteten. Er geht grundsätzlich davon aus, dass sie allein durch ihre Berufsausübung als Hoheitsträger häufig mit Situationen konfrontiert werden, in denen Fehlhandlungen oder Entscheidungen schwerwiegende Konsequenzen nach sich ziehen können.

Keineswegs darf der Bedienstete die Amtshaftung als Freibrief verstehen; vielmehr stellt Art. 34 GG dem Dienstherrn explizit die Rückgriffsmöglichkeit bei grober Pflichtverletzung des Bediensteten zur Verfügung. Für die Praxis der hier diskutierten Zusammenhänge bedeutet dies *„Ein leichtfertiges, der Situation in keiner Weise angepasstes Fahren unter Inanspruchnahme von Sonderrechten kann wegen der daraus resultierenden Gefahren für Leben und Gesundheit Dritter objektiv als schwerwiegende Sorgfaltsverletzung anzusehen sein.“* [7]

Ein Rückgriff mit Schadenersatzforderungen des Dienstherrn gegenüber seinen Mitarbeitern ist dementsprechend berechtigt, wenn es z. B. beim Überfahren einer rotzeigenden Ampel ohne Einsatz des Signalthornes oder bei deutlich überhöhter Geschwindigkeit bei relativ harmlosen Einsatzlagen wie „Ölspur“ etc. zu Unfällen kommt.

2.3.3.3 Beispiele aus der Rechtsprechung

Zur Verdeutlichung der Haftungsfragen einige Beispiele aus der Rechtsprechung [9]:

*„Tastet sich der vorfahrtsberechtigte PKW-Fahrer langsam in einen Kreuzungsbereich mit vielen Fahrzeugen hinein, obwohl er bereits das Einsatzhorn eines kreuzenden Rettungswagens aus der kreuzenden, untergeordneten Straße vernommen hat, ohne jedoch das Einsatzfahrzeug zu sehen, verstößt er gegen seine Pflicht [...], sofort freie Bahn zu schaffen. Hinter diesem hohen Verschulden tritt die Betriebsgefahr des Einsatzfahrzeuges vollständig zurück.
Haftung: 100% Unfallgegner (AG Prüm)“*

*„Wenn Polizeifahrzeug bei Rotlicht mit Blaulicht aber ohne Martinshorn mit einer Geschwindigkeit von mindestens 76km/h in eine Kreuzung einfährt und dort mit einem Motorradfahrer zusammenstößt, der schon angehalten hat, trifft den Fahrer des Einsatzfahrzeuges der Vorwurf einer groben Missachtung der von ihm weithin geschuldeten Rücksichtnahme auf den Verkehr“.
Haftung: 100% Fahrer des Einsatzfahrzeuges (OLG Nürnberg)*

„Fährt der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges bei einer nächtlichen Einsatzfahrt bei Rotlicht nur mit Blaulicht - aber ohne Betätigung des Einsatzhorns - in eine Kreuzung ein, so trifft ihn bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug des Querverkehrs grundsätzlich die volle Haftung“.

Haftung: 100% Einsatzfahrer (OLG Köln)

„Bei einer Kollision zwischen einem mit Blaulicht und Martinshorn bei Rotlicht in die Kreuzung einfahrende Einsatzfahrzeug [...] und einem im Querverkehr bei Grünlicht einfahrenden PKW, ist eine Haftungsverteilung zu jeweils 50% vorzunehmen, wenn die Kollisionsgeschwindigkeit des Einsatzfahrzeuges etwa 30 km/h und die des querenden PKW etwa 50 km/h betrug [...]“

Haftung: 50% Einsatzfahrzeug, 50% Unfallgegner (LG Hof)

„Der Führer eines Einsatzfahrzeuges der Feuerwehr [...] darf im innerstädtischen Verkehr darauf vertrauen, dass Führer von Fahrzeugen, die noch mindestens 50m vom Kreuzungsbereich entfernt sind, auf ihr Vorfahrtsrecht verzichten, wenn er sicher annehmen darf, dass das Einsatzfahrzeug aus dieser Entfernung bei gebührender Aufmerksamkeit bemerkt werden kann. Kommt es [...] zu einem Zusammenstoß mit dem Einsatzfahrzeug, das im Kreuzungsbereich anhalten musste, ist die Betriebsgefahr des Einsatzfahrzeuges, das Blaulicht und Martinshorn eingeschaltet hatte, gegenüber dem anderen Fahrzeug nur gering und tritt [...] gegenüber dem erheblichen Verschulden des Führers des anderen Fahrzeugs, der nur sehr unaufmerksam oder rücksichtslos gefahren sein kann, völlig zurück.“

Haftung: 100% Unfallgegner (OLG Köln)

2.4 Spezielle Rechtliche Probleme

2.4.1 Wegerechte für begleitendes Notarzt-Einsatzfahrzeug?

Sowohl in der Literatur als auch in der Praxis wird oft die Frage diskutiert, ob ein Notarzteinsatzfahrzeug (NEF, besetzt mit einem Rettungsassistenten und einem Notarzt) Sonder- und Wegerechte in Anspruch nehmen darf, wenn es den Rettungswagen (RTW, besetzt mit zwei Rettungsassistenten) mit dem aufgenommenen Patienten an Bord auf dem Weg ins Krankenhaus begleitet.

Der Betrachtung der pro- und contra- Argumente sei eine kurze Erläuterung des Systems aus RTW und NEF vorangestellt: Ist in einer medizinischen Notsituation der Einsatz eines Notarztes vor Ort notwendig, rückt neben dem RTW auch ein NEF aus, in der Regel von verschiedenen Standorten (der RTW ist an einer Rettungswache stationiert, das NEF am Krankenhaus, in dem der diensthabende Notarzt beschäftigt ist). Beide Einheiten treffen sich beim Patienten, daher wird dieses System auch als Rendezvous-Prinzip bezeichnet. Wenn der Zustand des Patienten auch nach der Ersttherapie an der Einsatzstelle einen arztbegleiteten Transport in die Zielklinik erfordert, begleitet der mit dem NEF angerückte Arzt den Patienten im RTW dorthin. Das NEF fährt ebenfalls zum Zielkrankenhaus, um dort nach der Übergabe des Patienten den Arzt wieder aufzunehmen und damit erneute Einsatzbereitschaft herzustellen. Der entscheidende Vorteil dieses Systems liegt in

der großen Flexibilität des hochwertigen Einsatzmittels Notarzt/NEF: Sollte sich beispielsweise vor Ort herausstellen, dass entgegen der Vermutung aufgrund der Einsatzmeldung kein Notarzt erforderlich ist, wird das NEF sofort wieder einsatzbereit und der Arzt nicht unnötig gebunden, wie es bei einem Notarztwagen (NAW; baugleich mit einem RTW, jedoch zusätzlich mit einem Notarzt besetzt) der Fall ist.

Während auf der Anfahrt zum Einsatzort nach §35, 5a StVO: *„Sonderrechte dürfen in Anspruch genommen werden(..)wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden“* [6] eine Fahrt mit Sonderrechten unstreitig ist, wird der Einsatz von Sonderrechten auf der Fahrt des NEF (besetzt nur noch mit dem Rettungsassistenten) vom Einsatzort zum Krankenhaus oft in Frage gestellt.

Der Rettungsdienstausbilder und Fahrlehrer Wasielewski (Spardorf) kommt z.B. in seinem Lehrbuch für Einsatzfahrer *„Sonderrechte im Einsatz“* [9] zu dem Schluss, dass das begleitende NEF keine Sonderrechte in Anspruch nehmen darf, weil die Grundlage der höchsten Eile um Menschenleben zu retten nicht mehr gegeben ist, wenn der Notarzt im RTW den Patienten behandelt und das NEF nur begleitet. Das Ziel die schnelle Einsatzbereitschaft wieder herzustellen, wenn noch gar kein Folgeeinsatz vorliegt und der Arzt auch bis zur Übergabe des Patienten nicht abkömmlich ist, rechtfertigt es für das NEF nicht mit Sondersignal zur Klinik zu fahren. Die Patientenübergabe nimmt erfahrungsgemäß einen gewissen Zeitrahmen in Anspruch und das NEF kann bis dahin auch ohne Sondersignal die Klinik erreichen. Das darüber hinaus ein NEF dem RTW mit Sondersignal vorweg fährt und so als *„Straßenräumer“* eingesetzt wird, ist eine verkehrsregelnde Maßnahme, die ausdrücklich nur der Polizei gestattet ist.

Einen gegensätzlichen Standpunkt vertritt der im Rettungsdienst engagierte Rechtsanwalt Spengler (Würzburg): Seiner Auffassung, die er auch auf die: *„Aussagen einiger Bezirksregierungen und anderer führender Vertreter der Literatur“* [10] stützt, ist auch das *„Straßenräumen“* durch das NEF zulässig. So kann der RTW ohne starke Brems- und Lenkmanöver fahren. Das NEF ist in Verbindung mit dem RTW sehr wohl im Einsatz um schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, wie es die StVO fordert, weil so beispielsweise das sogenannte Transporttrauma vermieden werden kann. Weiterhin trägt der Einsatz der Sondersignalanlage auf der Fahrt zum Krankenhaus gemeinsam mit dem RTW zur

Verkehrssicherheit sogar bei. Das NEF gemeinsam mit dem RTW ist deutlich besser wahrzunehmen, als der RTW alleine.

Eine weitere Ansicht vertreten einige große Berufsfeuerwehren, die per Dienstanweisung das „Straßenräumen“ zwar verbieten, dem NEF hingegen die Begleitung mit Sonderrechten hinter dem RTW gestatten. Hier wird argumentiert, dass das NEF gemeinsam mit dem RTW eine Einheit bildet. Es muss stets beim RTW bleiben, um gegebenenfalls spezielles medizinisches Material, das auf dem NEF verlastet ist, greifbar zu haben. Darüber hinaus kann es in Großstädten vorkommen, dass das NEF durch eine hohe Verkehrsdichte ohne den Einsatz von Sonderrechten deutlich länger zur Klinik unterwegs ist als der RTW mit Patient und Notarzt. Das NEF würde dann erst nach der Patientenübergabe eintreffen und der einsatztaktisch wertvolle Arzt ist dann theoretisch einsatzbereit, praktisch jedoch nicht einsetzbar, da er am Krankenhaus auf sein NEF warten muss. Das bereits zuvor angeführte Argument der doppelten Aufmerksamkeit durch zwei Einsatzfahrzeuge gilt uneingeschränkt auch hier.

Nachfolgend werden die Pro- und Kontra-Argumente aufgeführt:

Argumente gegen die Inanspruchnahme von Sonderrechten durch das begleitende NEF:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Es gibt keine gesetzliche Deckung, da höchste Eile zur Rettung von Menschenleben nicht gegeben ist (Arzt begleitet Patienten im RTW).• Schnelleres Wiederherstellen der Einsatzbereitschaft ist kein ausschlaggebender Grund, so lange kein tatsächlicher Folgeeinsatz vorliegt (so lange nur abstrakte Gefahr).• Wenn der Patientenzustand Arztbegleitung und Sonderrechte des RTW nötig macht, lässt er auch keine Abkömmlichkeit des Notarztes zu.• Straßenräumen ist eine verkehrslenkende Maßnahme, die nur der Polizei gestattet ist. |
|--|

Argumente für die Inanspruchnahme von Sonderrechten für das begleitende NEF:

- Es ist „höchste Eile“ ist auf Grund des Zustandes des Patienten im RTW geboten.
- Das Risiko des Transporttraumas durch Erschütterungen und Krafteinwirkungen wird deutlich verringert, wenn das NEF vor dem RTW fährt und ihm den Weg bahnt (Straßenräumer). Gefahr für Leib und Leben ist gegeben, Straßenräumen ist deshalb keine verkehrslenkende, sondern medizinische Maßnahme.
- NEF und RTW fallen gemeinsam durch Verdopplung der optischen und akustischen Reize in jedem Falle besser auf als nur ein Fahrzeug. Das führt zur Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten.
- Medizinisch notwendige Sonderausstattungen sind aus Platzgründen im NEF verlastet, müssen aber jederzeit zugänglich sein.
- Schnelle Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft des Notarztes ist gegeben.

Im Rahmen dieser Diskussion darf nicht übersehen werden, dass es in Deutschland bisher keinen Fall gegeben hat, in dem Gerichte auf Grund eines Unfalls des begleitenden NEF zu klären hatten, ob Sonder- und Wegerecht zulässig waren oder nicht. Dennoch ist diese Diskussion sinnvoll und notwendig, da es aufgrund der hohen Einsatzfrequenz des Einsatzmittels NEF nur eine Frage der Zeit sein wird, bis dieser Fall eintritt. Für den Fahrer des NEF besteht dann die Gefahr, dass er persönlich straf- und zivilrechtlich haftbar sein kann, falls das Gericht gegen die Zulässigkeit von Sonderrechten entscheidet. Der missbräuchliche Einsatz von Sonderrechten stellt eine grobe Fahrlässigkeit dar, die wiederum die Amtshaftung des Rettungsdienststrägers ausschließen kann.

Letztendlich kann aber festgehalten werden, dass die Inanspruchnahme von Sonderrechten auf dem Weg in die Klinik durch das begleitende NEF (vor allem in der Variante als Straßenräumer) auf einer medizinischen Notwendigkeit beruht. Daher ist es auch keine der Polizei vorbehaltene verkehrsregelnde Maßnahme im eigentlichen Sinne, sondern gesetzeskonform. Der medizinische Zustand eines Patienten, der trotz Erstversorgung vor Ort und Notarztbegleitung noch mit Sonderrechten in die Klinik gebracht werden muss, wird unbestritten sehr ernst sein. So muss jede weitere Belastung (Transporttrauma, etc.) soweit möglich ausgeschlossen werden.

Aber auch das Begleiten des NEF hinter dem RTW ist demnach zulässig, weil eventuell Material aus dem NEF zur Akuttherapie im RTW notwendig wird. Aus Gründen der Arbeitssicherheit ist es gefährlich, alles, was eventuell gebraucht wird, zuvor in den RTW umzuladen und dort ungesichert abzulegen.

Das Argument der abstrakten Gefahr hinsichtlich der wieder herzustellenden Einsatzbereitschaft des Notarztes kann ebenfalls nicht gelten: Abstrakte Gefahr impliziert eine geringe Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens – die Einsatzfrequenz eines NEF ist jedoch sehr hoch. Würde dieser Auslegung gefolgt, bedeutete dies auch, dass bei Meldungen wie „Verdacht auf hilflose Person in verschlossener Wohnung“ keine Sonderrechte zugelassen wären. Auch hier handelt es sich zunächst nur um eine abstrakte Gefahr, denn ob sich in der Wohnung tatsächlich jemand befindet, der Hilfe benötigt, kann selten zuvor festgestellt werden. Vielmehr ist es in der Praxis sehr häufig der Fall, dass Bewohner nur abwesend oder verreist sind. Dennoch zweifelt hier niemand an der Gesetzmäßigkeit von Sonderrechten.

Darüber hinaus ist auch hier der Vorteil der doppelten Auffälligkeit zweier Einsatzfahrzeuge mit Signaleinrichtungen für die Verkehrssicherheit deutlich zuträglicher, als ein Verzicht auf Sonderrechte des NEF und sein Nachfolgen im Individualverkehr dieses wäre. Gleichwohl muss dabei gesagt werden, dass die Chance einem Transporttrauma entgegen zu wirken so vertan wird.

Von einer erhöhten Unfallgefahr kann aber in keinem Falle gesprochen werden. Schon deshalb nicht, weil der RTW mit Patientenversorgung an Bord ohnehin keine hohen Geschwindigkeiten fahren kann. Jeder aufmerksame Verkehrsteilnehmer hat eine realistische Chance, die sich relativ langsam nähernden Einsatzfahrzeuge wahrzunehmen und entsprechend zu reagieren.

Zweifelloos fällt dabei der in der Regel größere RTW besser auf als das kleinere NEF. Dies ist jedoch unabhängig davon, ob das NEF folgt oder vorausfährt. Ein erfreulicher Trend ist beim NEF ohnehin zu Gunsten größerer Fahrzeuge zu beobachten – auch hier vor allem mit Blick auf die Verkehrssicherheit: Ein Geländewagen oder Kleinbus wird im Verkehr früher erkannt. Zusätzlich gewinnt der Fahrer dieser Fahrzeugtypen durch die im Vergleich zum PKW erhöhte Sitzposition wesentlich leichter den Überblick über die Verkehrssituation.

2.4.2 Taktischer Verzicht auf Blaulicht und Signalhorn

Nach StVO dürfen Wegerechte nur in Anspruch genommen werden, wenn sowohl blaues Blinklicht, als auch das Einsatzhorn verwendet werden. Aus der täglichen Einsatzpraxis sind jedoch Situationen bekannt, in denen das strikte Beachten dieser Anordnung das Einsatzziel gefährdet oder gar unmöglich macht:

Die Polizei tut gut daran, einem Straftäter ihr baldiges Eintreffen nicht durch das Signalhorn laut und deutlich anzukündigen und ihm so eine Gelegenheit zur Flucht zu bieten. Ebenso ist auch eine Eskalation der Situation durch Verunsicherung eines Straftäters denkbar.

Die Feuerwehr verzichtet oft bei Einsatzstichworten wie „Gasgeruch“ oder „Person droht zu springen“ auf Blaulicht und Martinshorn: Im ersten Fall könnten gerade in der Nachtzeit Bewohner aufgeschreckt werden, die – aus dem Schlaf gerissen – die Situation nicht richtig einschätzen und durch Betätigen eines Lichtschalters eine Explosion hervorrufen könnten. Bei angedrohten Suiziden wird das Erscheinen von Polizei und Feuerwehr mit Blaulicht und Signalhorn bei der betroffenen Person Panik hervorrufen und im schlimmsten Fall den Todessprung auslösen.

Diese kurzen Beispiele zeigen offensichtlich einen klaren Interessenskonflikt zwischen Einsatzziel und Verkehrssicherheit. Bei der Abwägung sollte das ursprüngliche Einsatzziel im Vordergrund stehen, nicht zuletzt natürlich deshalb, da es erst ausschlaggebend für die Einsatzfahrt ist. Allerdings verlangen diese Situationen eine noch größere Aufmerksamkeit der Einsatzfahrer, da die übrigen Verkehrsteilnehmern nun keinerlei Möglichkeit mehr haben, die Dringlichkeit der Lage zu erkennen und entsprechend zu handeln.

Die im Rahmen dieser Arbeit erstellte Befragung berücksichtigt auch diesen Faktor (die Ergebnisse sind im Kapitel 5.3 festgehalten).

2.4.3 Verhalten bei Unfällen

Ereignet sich trotz aller Vor- und Umsicht ein Verkehrsunfall während einer Einsatzfahrt, gilt es hinsichtlich des Verhaltens nach einem solchen Ereignis den Fahrzeugführern seitens der Dienststelle eine Handlungsempfehlung auszusprechen. Nicht zuletzt vor allem in Anbetracht der zunächst widersprüchlich erscheinenden Rechtslage: Zunächst ergibt sich in dieser Situation ein Konflikt zwischen den Paragraphen § 142 StGB (unerlaubtes Entfernen vom Unfallort) und § 323c StGB (Unterlassene Hilfeleistung) – wobei sich „Hilfeleistung“ für die hier folgende Betrachtung in erster Linie auf die Hilfeleistung am ursprünglichen Einsatzziel, zu dem das Sonderrechtsfahrzeug unterwegs war, bezieht.

Der in Kapitel 2.3.3.1 erläuterte § 35 StVO (Sonderrechte) befreit die Fahrer von Einsatzfahrzeugen ausschließlich von den Vorschriften eben dieser Verordnung. In diesem Falle entsprechend von § 34 StVO (Unfall). Die hier vorgeschriebenen Verhaltensregeln verpflichten alle beteiligten Verkehrsteilnehmer nach einem Verkehrsunfall unverzüglich zu halten, den Verkehr zu sichern, etc. Diese Regeln betreffen Fahrzeuge mit Sonderrechten damit primär zunächst nicht. Jedoch wird bereits in § 34, Abs.4 StVO, der die Verpflichtung Verletzten zu helfen regelt, auf die Bedeutung des § 323c StGB (Unterlassene Hilfeleistung) hingewiesen. Demzufolge ist für die weitere Betrachtung der Frage nach dem Verhalten am Unfallort nunmehr nur noch das Strafgesetzbuch relevant.

Eine detaillierte Betrachtung der entsprechenden Paragraphen § 142 (Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort) und § 323 (unterlassene Hilfeleistung) des StGB verdeutlicht aber, dass der Konflikt zwischen § 142 StGB und § 323c StGB nur ein scheinbarer ist:

In § 142 StGB „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“ heißt es:

(1) „Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er

1. Zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, dass er am Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat oder

2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen
wird mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.“

(2) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich
[...] berechtigt oder entschuldigt vom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht.

(2) Der Verpflichtung, die Feststellung nachträglich zu ermöglichen genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeuges angibt [...] Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.

(4) [...]

(5) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.“[8]

In Absatz 1, Satz 1 und 2 wird klar, welches Ziel §142 StGB verfolgt: Es gilt die Identität aller am Unfall Beteiligter festzustellen, primär vor dem Hintergrund der Strafverfolgung sowie der sich der daraus ableitenden zivilrechtlichen Ansprüche. Zum Schluss des dritten Absatzes wird noch einmal die Intention des §142 deutlich, der den Versuch der Straf- und Haftungsentziehung als Fluchtmotivation voraussetzt. Von einem absichtlichen Vereiteln durch Entfernen vom Unfallort kann jedoch bei der Beteiligung eines Einsatzfahrzeuges keine Rede sein. Stattdessen gilt es bei einer Einsatzfahrt mit Sonder- und Wegerechten stets die am Einsatzziel vorliegenden Gefahren abzuwenden und damit das höchste Gut des Menschen zu schützen (vergl. hierzu Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit, Art. 2 GG). Die Feststellung der Identität kann unverzüglich über die Leitstelle des Einsatzfahrzeuges erfolgen, zumal den anderen Unfallbeteiligten die Zugehörigkeit eines entsprechend lackierten und beschrifteten Einsatzfahrzeuges zu einer Behörde/Rettungsorganisation offensichtlich sein dürfte. Demzufolge handelt es sich also vielmehr um ein berechtigtes Entfernen vom Unfallort nach Absatz 2, Satz 2.

Ganz anders stellt sich die Situation dar, wenn es zu einem Verkehrsunfall mit erheblichen Folgen gekommen ist, beispielsweise mit Schwerverletzten oder auch eingeklemmten Personen. Hier gelten die Ausführungen hinsichtlich der Wertigkeit der Rechtsgüter analog.

Der Gesetzestext für §323c StGB „Unterlassene Hilfeleistung“ lautet:

„Wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not nicht Hilfe leistet, obwohl dies erforderlich und ihm den Umständen nach zuzumuten, insbesondere ohne erhebliche eigene Gefahr und ohne Verletzung anderer wichtiger Pflichten möglich ist, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bestraft.“ [8]

Ob es sich bei diese Unglücksfall bzw. der gemeinen Gefahr nun um die Lage am ursprünglichen Einsatzort oder an der Unfallstelle handelt, bleibt durch § 323 StGB

grundsätzlich unberührt und der Einzelfallentscheidung und Interessensabwägung überlassen.

Eine Einschätzung zu Gunsten der Situation an der ursprünglichen Einsatzstelle oder der Unfallstelle muss also mit Besonnenheit und klarer Überlegung getroffen werden. In der auch für Einsatzkräfte emotionalen Ausnahmesituation eines unmittelbar erlebten Verkehrsunfalls ist das in der Praxis nur schwer durchführbar. Hier kann eine eindeutige Dienstanweisung durch die vorgesetzte Stelle eine wertvolle Stütze und Hilfe sein. Eine solche Anweisung ist eine Richtschnur für die Betroffenen, vor deren Hintergrund sie ihr Vorgehen überprüfen können, ohne die Interessen einer Seite voreilig zu vernachlässigen.

Als Empfehlung sollte folgende Reihenfolge dienen:

Verhalten bei einem Verkehrsunfall während der Einsatzfahrt:

- 1. Zunächst Fahrt unterbrechen, Überblick verschaffen**
- 2. Leistelle in Kenntnis setzen**
- 3. Notwendige Hilfe am Unfallort ermitteln**
- 4. Vorhandensein und Schweregrad von Verletzungen ermitteln**
- 5. Bei Bedarf Erste Hilfe leisten**
- 6. Entscheidung treffen, ob die Einsatzfahrt fortgeführt oder abgebrochen wird (gegebenenfalls in Rücksprache mit der Leitstelle).**

In der Praxis bedeutet dieses Vorgehen, dass in der Regel bei Unfällen mit Schwerverletzten die Einsatzfahrt abgebrochen und der ursprüngliche Einsatz von anderen Einsatzmitteln wahrgenommen wird, da die Rechtsgüterabwägung zwischen zu schützendem, höchstem Gut und dem Interesse der Unfallbeteiligten hier nicht mehr zum Ziel führt: Zum einen sind beide Faktoren bei verletzen Unfallbeteiligten identisch und zum anderen darf nicht der falschen Schlussfolgerung nachgegeben werden, dass der ursprüngliche Einsatz immer Vorrang hat.

3. Psychische Belastungen der Fahrzeugführer

Abgesehen von gesetzlichen, technischen und fahrphysikalischen Hintergründen sei an dieser Stelle auch ein Blick auf die psychischen Einflüsse gerichtet. Grundsätzlich kann inzwischen positiv zur Kenntnis genommen werden, dass Berufsgruppen mit hohen Belastungen, hier insbesondere Feuerwehr, Rettungsdienste und Polizei, einer entsprechenden Vor- und Nachsorge durch Psychologen, Seelsorger und anderen Fachkräften in den allermeisten Fällen positiv gegenüber stehen. Dennoch wurde psychologischen Aspekten im Zusammenhang mit Einsatzfahrten unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten bisher kaum Beachtung geschenkt. Gerade hier jedoch treten Faktoren auf, die einen unübersehbaren, unmittelbaren Einfluss auf das Verhalten der Einsatzfahrer und damit die Verkehrssicherheit haben. In der Praxis werden sie dennoch oft gar nicht wahrgenommen und werden deshalb nachfolgend näher vorgestellt (wie diesen Belastungen begegnet werden kann, ist in Kap. 6.2.3 näher spezifiziert. Dort sind alle aus dieser Arbeit resultierenden Empfehlungen für die Aus- und Fortbildung zusammengefasst).

3.1 Stress durch Zeitdruck

Bereits unter normalen Bedingungen entsteht für jeden Fahrzeugführer mit zunehmendem Zeitdruck bei ebenfalls steigender Verkehrsdichte eine Stresssituation. Stress wird in der Psychologie als Missverhältnis zwischen Erwartungshaltung und Erfüllungschance betrachtet. Der Fahrer hat den Wunsch schnell ans Ziel zu kommen, das Verkehrsaufkommen macht dieses Vorhaben jedoch unmöglich. Während beispielsweise die so gestressten Mütter und Väter auf dem Weg zur Schule oder zur Arbeit diesem Problem durch rechtzeitigen Fahrtbeginn entgehen könnten, bleibt den Fahrern von Einsatzfahrzeugen diese Option aus naheliegenden Gründen verwehrt: Notfälle kündigen sich nicht an.

Darüber hinaus ist ihr Zeitdruck noch ungleich höher, gilt es doch das höchste Gut des Menschen, die Gesundheit und Unversehrtheit, zu schützen. Die Notwendigkeit schneller Maßnahmen vor Ort und die nachvollziehbare Erwartungshaltung der Hilfesuchenden - denen im Notfall Minuten des Wartens ohnehin wie Stunden erscheinen - nach zügigem Eintreffen ist jedem Fahrer von Einsatzfahrzeugen bewusst, wodurch zusätzlicher Druck entsteht.

3.2 Gedankliche Beschäftigung mit dem Einsatz während der Anfahrt

Grundsätzlich kann von gut ausgebildeten Mitarbeitern in psychisch derart anspruchsvollen Berufssparten erwartet werden, dass sie stets einen „kühlen Kopf“ bewahren und während der Anfahrt die Einflussfaktoren, die sie eventuell an der Einsatzstelle erwarten, außen vor lassen. Diesen Punkt jedoch gar nicht zu berücksichtigen wäre völlig realitätsfern. Letztendlich handelt es sich bei jedem Einsatzfahrer auf dem Weg zum Notfall, trotz aller Erfahrung und Ausbildung, stets um einen Menschen in einer Extremsituation.

Darüber hinaus werden von Einsatzfahrern ohnehin schon eine Vielzahl unterschiedlichster Handlungen geleistet. Das Führen des Fahrzeuges ist hier nur ein Aspekt unter vielen. Dem Fahrer (Maschinist) eines Feuerwehr-Fahrzeuges obliegt die Bedienung des Fahrzeuges und seiner Aggregate an der Einsatzstelle - bei steuerungstechnisch sehr anspruchsvollem Einsatzgerät, wie beispielsweise Drehleiter oder Feuerwehrran, eine keinesfalls zu unterschätzende Tätigkeit. In diesen Fällen muss zusätzlich bereits vorab der Standort des Fahrzeuges am Einsatzort unter taktischen und technischen Gesichtspunkten ausgewählt werden (Ausladung, Tragfähigkeit, Erreichbarkeit von Fenstern, etc.). Ferner übernimmt der Maschinist je nach einsatztaktischem Wert seines Fahrzeuges die Atemschutzüberwachung oder fungiert als Führungsgehilfe des Einsatzleiters.

Analog gilt diese Darstellung für die Fahrer von arztbesetzten Rettungsmitteln, die in der Regel die Qualifikation zum Rettungsassistenten besitzen. Sie unterstützen nach dem Eintreffen beim Patienten den Arzt bei seiner Arbeit und tragen dabei eine sehr hohe Verantwortung.

Ferner hat diese Betrachtung auch für Fahrer der Polizei uneingeschränkte Gültigkeit. Sie sind bilden in der Regel ein Team aus zwei Beamten, denen je nach Lage vor Ort binnen kürzester Zeit Entscheidungen abverlangt werden. Unter Umständen nimmt diese direkten Einfluss auf Leben und Gesundheit - nicht zuletzt auch gegenüber dem Kollegen oder der eigenen Person.

3.3 Höhere Risikobereitschaft bei Extremeinsätzen

Verstärkt werden die unter 3.2 beschriebenen Aspekte in besonders kritischen Einsatzlagen, in denen der Druck schnellstmöglich anzukommen um Hilfe leisten zu können noch größer ist. Zweifelsohne steht fest, dass Fahrer eines Löschzuges oder Funkstreifenwagens durch Einsatzstichworte wie „Menschenleben in Gefahr“ oder

„akute Bedrohungslage“ einer weitaus größeren Belastung ausgesetzt sind als beispielsweise bei einer Alarmierung durch eine automatische Gefahrenmeldeanlage mit hoher Fehlalarmquote. Natürlich sollten auch hier die Anforderungen an die Verkehrssicherheit während der Anfahrt zur Einsatzstelle primär im Vordergrund stehen, die zuvor getroffenen Aussagen zum Faktor „Mensch“ gelten unter diesen Umständen jedoch ganz besonders.

3.4 Folgen der psychischen Belastung

Wie einleitend bereits erläutert, soll hier keineswegs unterstellt werden, dass Fahrer von Einsatzfahrzeugen grundsätzlich bereit sind ein höheres Risiko einzugehen. Dank Aus- und Fortbildung sowie Einsatzerfahrung ist vielmehr das Gegenteil der Fall. Dennoch ist eine Einsatzfahrt unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten nach StVO grundsätzlich ein „Störfaktor“ im normalen Verkehrsablauf, der ein deutlich höheres Gefahrenpotential nach sich zieht als eine Fahrt unter Normalbedingungen.

Das Wissen um die Notwendigkeit schneller Hilfe durch rasches Eintreffen vor Ort kann jedoch hohe psychische Ressourcen binden. Die bei Einsatzfahrten besonders nötige Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens sowie auch Faktoren wie Reaktionsfähigkeit, Risikoabwägung und besonders vorrausschauende Fahrweise stehen so nicht mehr vollständig im wünschenswerten Maße zur Verfügung.

Neben den Einsatzfahrern sind in erster Linie auch die übrigen Verkehrsteilnehmer bei Annäherung eines Fahrzeuges mit Sonder- und Wegerechten einem großen Stress ausgesetzt. Einerseits, weil sie durch die räumliche Enge des Verkehrsraumes oft keine sofortige Möglichkeit haben, dem Fahrzeug die notwendige freie Bahn zu schaffen. Ebenso aber auch, weil sie in Unsicherheit oder gar Panik geraten und nicht wissen, wie sie sich überhaupt verhalten sollen. Diese spezielle Verkehrssituation ist für Einsatzfahrer Berufsalltag, für die übrigen Kraftfahrer jedoch eine absolute Ausnahme, in der es wesentlich schneller zu Fehlverhalten oder zumindest Missverständnissen kommt als unter normalen Umständen. Dies sollte deshalb nicht außer Acht gelassen werden.

3.5 Psychisches Trauma durch einen Unfall

Eine Fahrt unter Nutzung von Sonder- und Wegerechten hat stets zum Ziel, Menschen in einer Notsituation kompetente und schnelle Hilfe zu leisten. Dieser Anspruch leitet sich nicht nur aus den gesetzlichen Grundlagen ab, sondern schon aus dem beruflichen Selbstverständnis von Polizei- und Feuerwehrbeamten. Ebenso aber auch aus den Augen der Öffentlichkeit - dies zeigen Redewendungen aus dem täglichen Sprachgebrauch, wie „Polizei, dein Freund und Helfer“ oder „schnell wie die Feuerwehr“.

Wird ein Einsatzfahrzeug aber auf dem Weg zum Ort des Notfalls selbst in einen Verkehrsunfall verwickelt, entsteht für die Fahrzeugführer folgende Situation: Zunächst erfährt die zeitkritische Fahrt in jedem Falle eine Unterbrechung, deren Dauer von der Schwere des Unfalls bestimmt wird. Selbst wenn es sich nur um Sachschäden geringer Art handelt und die Einsatzfahrt fortgesetzt werden kann (siehe Kap 2.4.3), beträgt der Zeitverlust mindestens ein bis zwei Minuten. Der Unfall bedeutet somit für die Menschen am Einsatzziel, deutlich länger auf Hilfe warten zu müssen. Zu welchen Folgen dieses bei einem Wohnungsbrand oder Kreislaufstillstand führen kann, ist offensichtlich und bedarf keiner Erläuterung. Noch bedeutsamer jedoch ist der Aspekt, dass ein schwerer Verkehrsunfall des Einsatzfahrzeuges nicht nur die effektive Hilfe am ursprünglichen Ziel in Frage stellt, sondern auch gleichzeitig selbst einen neuen Einsatzort darstellt. Das bedeutet eine zusätzliche Notlage für bisher nicht betroffene Personen. Statt schnelle Hilfe leisten zu können hat die Fahrt also vielmehr das Gegenteil bewirkt. Eine enorme psychische Belastung für Fahrer von Einsatzfahrzeugen, vor allem wenn sie selbst Unfallverursacher gewesen sind.

In welcher Form diese Aspekte in der Aus- und Fortbildung Beachtung finden sollten, ist in Kap. 6.2.3 detailliert beschrieben.

4. Methodik der Datenerhebung

4.1 Recherche

Das Zusammentragen von Datenmaterial zum Thema Verkehrsunfälle von Einsatzfahrzeugen gestaltete sich schwierig. Grundsätzlich stellte es zwar kein Problem dar, entsprechende Beispiele zu ermitteln, in den meisten Fällen waren diese jedoch aus Tageszeitungen oder Fachzeitschriften und geprägt von geringerem wissenschaftlichen Hintergrund. Sie dienten eher der reinen Information, oft auf einem journalistisch fragwürdigen Niveau. Zur kritischen Auseinandersetzung oder gar genaueren Ursachenfindung typischer Unfallsituationen eigneten sie sich deshalb nicht. Aus diesem Grunde wird an dieser Stelle auch darauf verzichtet, entsprechende Beispiele wiederzugeben. Diese Beobachtung zeigt jedoch, welch großes Interesse sowohl seitens der Allgemeinheit als auch der Fachöffentlichkeit diesem Thema beigemessen wird.

Die weitere Recherche im Internet führte auf eine sehenswerte Internetseite der Zeitschrift „Feuerwehrmann“ (Organ der Feuerwehren in Nordrhein-Westfalen). Unter der Überschrift „Zum Nachdenken“ wurden zur Kenntnisnahme und zu Unterrichts-/Fortbildungszwecken Fotos und Berichte von Unfällen mit Einsatzfahrzeugen mit folgendem Begleittext veröffentlicht: *„Die hier dargestellten Bilder zeigen Unfälle mit Rettungsfahrzeugen. Sie sollen jedem von uns bewusst machen, dass die Fahrer die Verantwortung auch für die Mitfahrer haben und insbesondere Sondersignal-Fahrten sehr gefährlich sind.“*[11]. Im Rahmen dieser Arbeit wurden diese Berichte nicht verwendet, weil sie durch den Besuch der entsprechenden Internetseite jedermann sofort zugänglich sind.

www.feuerwehrmann.de/nachdenken

Analog zur Berichterstattung in den Printmedien ergab die weitere Recherche im Internet ein ähnliches Bild: Unfälle mit Einsatzfahrzeugen erregen hohe Aufmerksamkeit; genauere Ursachenforschung und Hintergründe zu ermitteln gestaltet sich ungleich schwieriger als die Suche nach Unfallereignissen selbst. Eine umfangreiche Befragung der Behörden im Bundesgebiet war daher zur Gewinnung verlässlicher Informationen und Daten aus erster Hand unerlässlich.

4.2 Befragung von Feuerwehren und Polizeidienststellen

Zielsetzung dieser Arbeit ist es, den Fahrern und Fahrausbildern für ihre tägliche Arbeit eine Hilfestellung an die Hand zu geben und so einen Teil zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beizutragen. Neben den bereits erläuterten Rechtsgrundlagen bilden dabei jedoch in erster Linie die Erfahrungen aus der täglichen Einsatzpraxis die wichtigste Grundlage. Vor diesem Hintergrund war es notwendig, aktuelles Datenmaterial zusammenzutragen ohne aber der Versuchung zu erliegen, sich bei der Befragung auf eine bloße statistische Erhebung zu beschränken. Von zentraler Bedeutung sind neben den absoluten Zahlen auch Anmerkungen und Erfahrungsberichte von Praktikern aller Bereiche: Seien es Fahrausbilder, Technischen Dienste, Führungskräfte und – dies vor allem – die Einsatzfahrer selbst. Neben zahlreichen aufschlussreichen und interessanten Gesprächen mit diesen Personenkreisen wurden zwei Fragebögen entwickelt, die an Polizeidienststellen und Berufsfeuerwehren versendet wurden. Beide Ausführungen sind im Anhang der Arbeit wiedergegeben.

Die zentralen Inhalte der Fragebögen bezogen sich dabei auf folgende Punkte:

- Gesamtunfallaufkommen in den letzten fünf Jahren
- Unfallschwere
- Unfallsituation
- Tageszeit
- Signalstatus
- Unfallverursacher
- Fahrzeugtyp
- „klassische Unfallsituationen“
- Maßnahmen zur Prävention
- Anmerkungen

Bei der Entwicklung der Fragebögen spielten folgende Überlegungen eine Rolle:

- Wie häufig werden Einsatzfahrzeuge in welche Art von Unfällen (hinsichtlich der Unfallschwere) verwickelt?
- Ereignen sich Unfälle in erster Linie auf der Anfahrt zum Einsatzort und/oder zu bestimmten Tageszeiten?
- Kommt es häufiger zu Unfällen, wenn nur das Blaulicht, nicht aber das Signalhorn in Betrieb ist?
- Wer wird häufiger als Unfallverursacher beschuldigt – Einsatzfahrer oder Unfallgegner?
- Werden bestimmte Fahrzeugtypen (z. B. RTW, Streifenwagen) häufiger in Unfälle verwickelt als andere? Wenn ja, warum?
- Gibt es Unfallsituationen, die auffallend häufig auftreten ? (z. B. Überfahren rotzeigender LSA, Überholen, etc.)
- Welche Maßnahmen trifft die Behörde zur Unfallprävention, sowohl in Bezug auf Ausbildung, als auch Fahrzeugtechnik?

Insgesamt wurden 40 dieser Fragebögen per E-Mail und auf dem Postweg an 24 Berufsfeuerwehren und 16 Polizeidienststellen versendet. Unter Berücksichtigung der sensiblen und vertraulichen Hintergründe war die Rücksendequote mit rund 50% erfreulich hoch.

Der überwiegende Teil der Rücksender stellte dabei heraus, dass dieses Thema für die Praxis sehr wichtig sei und bat entsprechend um eine Kopie der abgeschlossenen Arbeit. Erfreulich war auch, dass die Befragten von der im Fragebogen angebotenen Option, über die ausdrücklichen Fragestellungen hinausgehende Informationen mitzuteilen, regen Gebrauch machten.

In teilweise mehreren Seiten umfassenden Ergänzungsschreiben oder auch Telefonaten konnten zusätzliche, interessante Erkenntnisse gewonnen werden.

Einige Polizeidienststellen konnten dem Wunsch nach Datenmaterial leider nicht nachkommen, weil man sich dort aus dienstinternen Gründen nicht in der Lage sah, entsprechende Zahlen außerhalb der Behörde zur Verfügung zu stellen. Gleichwohl wurden die Anfragen jedoch beantwortet und um Verständnis gebeten.

Besonderer Dank sei an dieser Stelle mehreren Berufsfeuerwehren ausgesprochen, die Unfallberichte zur Verfügung stellten. Aus Gründen des Datenschutzes möchten diese aber nicht näher benannt werden. Ebenso sei dem Innenministerium Nordrhein-Westfalen gedankt, das die Unfallstatistik – sortiert nach Unfallsituationen – für alle Polizeidienststellen des Landes NW führt und diese zur Unterstützung des Projektes zur Verfügung stellte. Ferner veröffentlicht die Berliner Feuerwehr schon seit Jahren sämtliche Daten zum Thema Unfälle mit Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr in ihrem Jahresbericht, der auf der Internetseite jedermann zum Download angeboten wird [12]. Diese Daten der größten Deutschen Feuerwehr flossen in die nachfolgenden Bewertungen ebenfalls mit ein.

Aus überregionalen Medien wurden Unfälle größeren Ausmaßes, teilweise sogar mit getöteten Personen, aus Städten bekannt, die um Teilnahme an der Befragung gebeten wurden. Leider lehnten diese aber ab oder antworteten gar nicht. Wenn es sich auch um tragische Einzelfälle ohne Einfluss auf das Gesamtergebnis dieser Arbeit handelt, wäre es sehr interessant gewesen, diese Fälle näher zu beleuchten.

5 Ergebnis der Befragung

Durch die Auswertung der zurückgesandten Fragebögen war eine Analyse der aktuellen Unfallsituation bei Einsatzfahrten möglich. Aufgrund der begrenzten Anzahl der Fragebögen darf jedoch kein endgültiger Anspruch abgeleitet werden, ein völlig repräsentatives Bild zu zeichnen. Gleichwohl ergaben sich jedoch bei nahezu allen Befragten auffällig klare Tendenzen, so dass hier allgemeine Gültigkeit der Beobachtungen angenommen werden darf. Insgesamt wurden 3.513 Verkehrsunfälle unter Verwendung von Sonder- und Wegerechten betrachtet. Folgende Ergebnisse können festgehalten werden:

5.1 Unfallschwere

Bei 94% der Unfälle kam es ausschließlich zu Sachschäden (3311 mal), in 6% der Fälle wurden Personen verletzt (201 mal). Eine getötete Person wurde einmal verzeichnet; dieser Unfall stellt einen Einzelfall dar und fällt daher in der prozentualen Gesamtbetrachtung nicht ins Gewicht.

5.2 Tageszeit/Unfallsituation

Zur Frage nach der Unfallsituation ergab sich ebenfalls ein sehr deutliches Bild: Während die Hälfte der Befragten angab, dass sich keine bestimmte Tageszeit mit besonderer Unfallhäufigkeit feststellen ließ, wies die andere Hälfte auf ein erhöhtes Unfallaufkommen tagsüber hin (siehe Bild 1) - zurückzuführen offensichtlich auf die hohe Verkehrsdichte während des Tages. Hier spielen vor allem Berührungen anderer Fahrzeuge beim Vorbeifahren oder Überholen eine Rolle.

In erster Linie kam es auf der Anfahrt zum Einsatzort zu Unfällen, da hier durch die noch unklare Lage vor Ort die Stresssituation für den Einsatzfahrer und der Zeitdruck besonders groß ist. Nur jeder vierte Unfall ereignete sich in einer anderen Situation, beispielsweise der Fahrt mit Patienten an Bord zum Krankenhaus oder Verfolgung flüchtiger Personen. Berücksichtigt werden muss hier jedoch, dass die Anfahrt zur Einsatzstelle insgesamt den mit Abstand größten Anteil an Sonderrechtsfahrten ausmacht (siehe Bild 2).

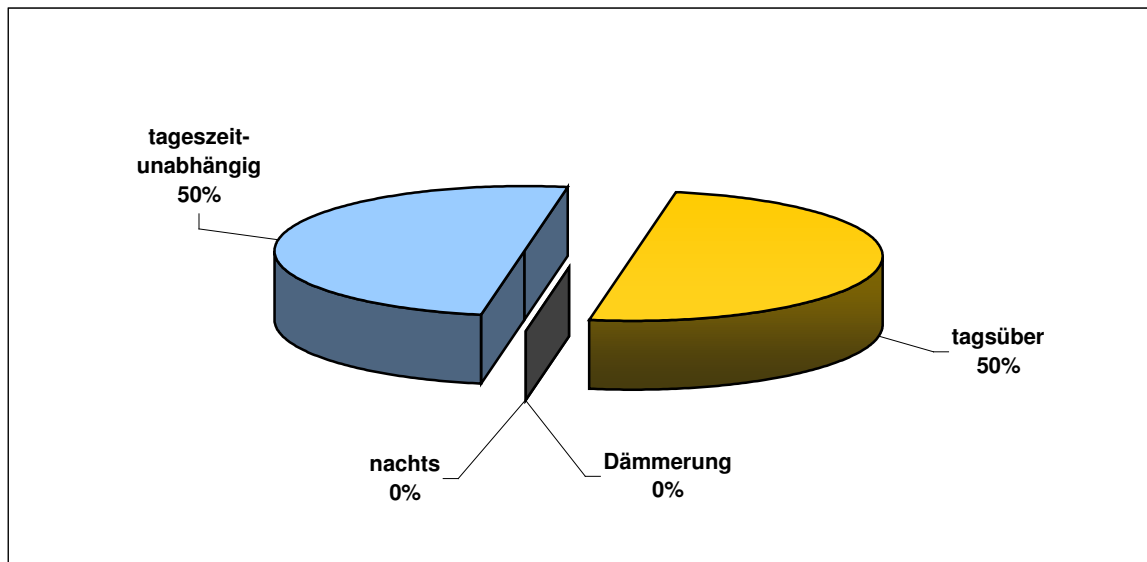


Bild 1: Verhältnis Tageszeiten/Unfallhäufigkeit

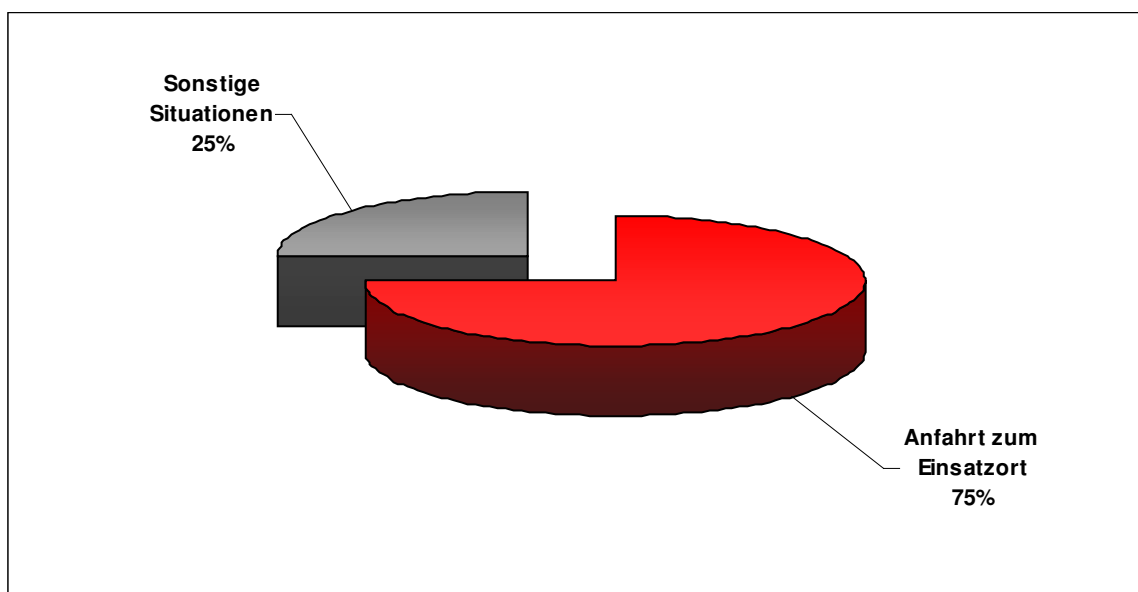
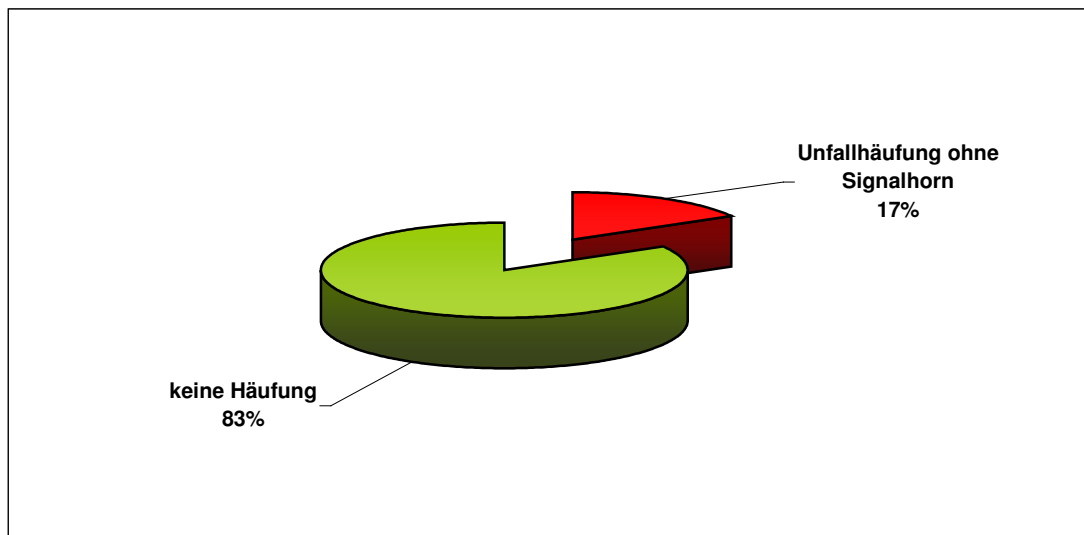


Bild 2: Unfallsituation (Anfahrt zum Einsatzort /Sonstige)

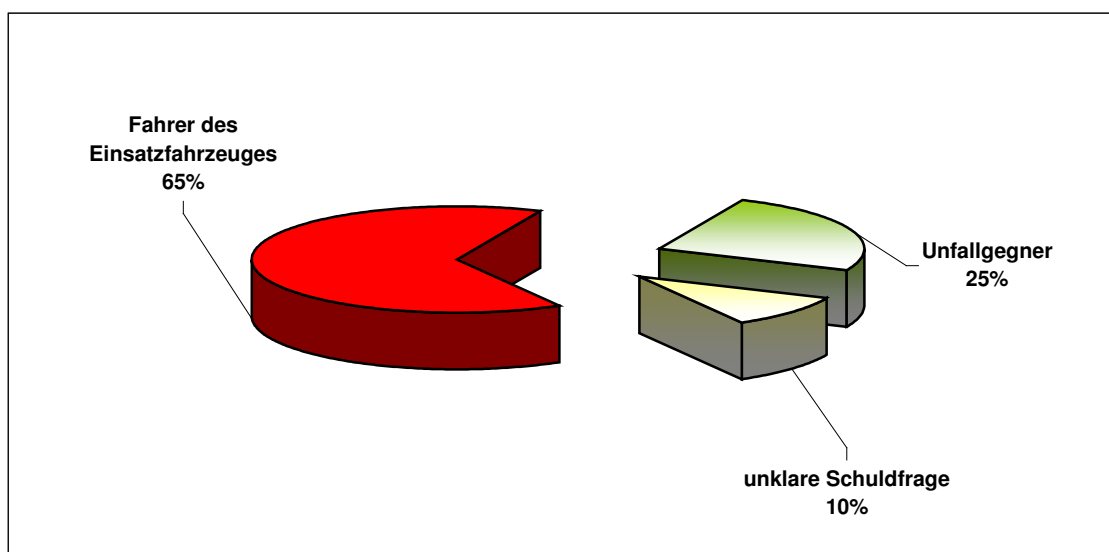
5.3 Signalstatus

Unabhängig von der schlechteren Wahrnehmbarkeit ohne die Nutzung des Signalhornes kommt es nicht vermehrt zu Unfällen, wenn nur das Blaulicht in Betrieb ist: Nur in 17% der Fälle kam es in dieser Situation häufiger zu Unfällen, in 83% jedoch nicht (siehe Bild 3).

**Bild 3: Bedeutung des Signalstatus**

5.4 Unfallverursacher

Hinsichtlich der Zielsetzung dieser Arbeit war auch die Frage der Schuldverhältnisse von besonderem Interesse. Hier stellte sich heraus, dass im überwiegenden Teil der Fälle (65%) die Fahrer der Einsatzfahrzeuge als Verursacher ermittelt wurden. Ein Viertel der Unfälle (25%) wurde durch den Unfallgegner verursacht, in einem geringen Teil (10%) ließ sich kein einzelner Verursacher ermitteln (siehe Bild 4). Auch bei dieser Datenlage muss vor einer Bewertung in jedem Falle berücksichtigt werden, dass Einsatzfahrer deutlich häufiger als andere Verkehrsteilnehmer in kritische Verkehrssituationen gelangen. Gleichwohl sollten diese Zahlen natürlich Anlass sein, die Aus- und Fortbildung weiterhin zu optimieren.

**Bild 4: Unfallverursacher**

5.5 Fahrzeugtypen

Aufschlussreich sowohl in Bezug auf die Beschaffung der Fahrzeuge als auch auf die Ausbildung der Einsatzfahrer ist die Frage, ob bestimmte Fahrzeugtypen häufiger in Unfälle verwickelt werden.

Hier kann keine eindeutige Beobachtung festgehalten werden. Vielmehr sind es in den allermeisten Fällen Einsatzfahrzeuge mit der höchsten Einsatzfrequenz, die durch ihre häufige Präsenz im Straßenverkehr dann auch häufiger in Unfälle verwickelt werden. Es handelt sich dabei vor allem um Rettungswagen (RTW) und Notarzt-Einsatzfahrzeuge (NEF). Diese Feststellung wird vor allem durch die Informationen von Feuerwehren gestützt, die keine Notfallrettung durchführen und deshalb keine kleinen und relativ unauffälligen Rettungsdienstfahrzeuge einsetzen. Dort nämlich werden Löschgruppenfahrzeuge (LF) und Tanklöschfahrzeuge (TLF) deutlich häufiger in Unfälle verwickelt, als etwa kleinere Einsatzleitwagen (ELW) auf PKW Basis.

Die gleiche Beobachtung gilt auch für die Polizei: Streifenwagen auf Kleinbus- und PKW-Basis sind zu gleichen Teilen an Unfällen beteiligt. Großfahrzeuge, wie sie beispielsweise in den Einheiten der Bereitschaftspolizei vorhanden sind, spielten in der Unfallstatistik keine Rolle. Interessant ist hier auch der Aspekt, dass es nur zu sehr wenigen Unfällen mit Polizei-Krädern kommt, obwohl sie auf Grund ihrer schmalen Silhouette für andere Verkehrsteilnehmer oft erst spät wahrnehmbar sind.

5.6 Typische Unfallsituationen

Einer der wichtigsten Faktoren ist die Frage nach klassischen Unfallsituationen-typischen Verkehrsverhältnissen also, in denen es immer wieder zu Unfällen mit Einsatzfahrzeugen kommt. Hier kann die Fortbildung gezielt ansetzen und Einsatzfahrer speziell im Umgang mit diesen Situationen schulen.

Neben der besonderen Gefahrensituation beim Überfahren rotzeigender LSA stellen sich weitere typische Unfallquellen heraus, die der nachfolgenden Grafik entnommen werden können. Eine prozentuale Betrachtung entfällt jedoch auf Grund der Möglichkeit von Mehrfachnennungen (siehe Bild 5).

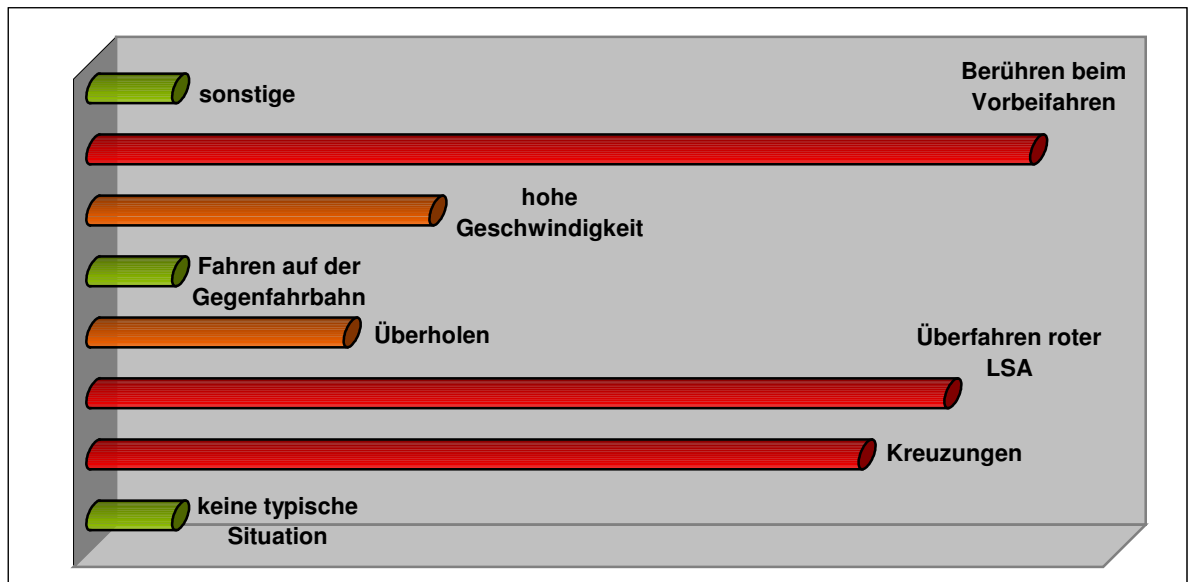


Bild 5: Typische Unfallsituationen

5.7 Bereits genutzte Maßnahmen zur Unfallprävention

Wichtig für die Entwicklung eines Konzeptes zur Unfallprävention ist die Frage, in welcher Form bisher seitens der Dienststellen entsprechende Maßnahmen zur Unfallvermeidung getroffen wurden. Auch hier wurden im Rahmen der Befragung sowohl individuelle Antworten, als auch vorgegebene Faktoren berücksichtigt. Da an dieser Stelle ebenfalls Mehrfachnennung möglich waren, sind die einzelnen Maßnahmen nur im Vergleich untereinander dargestellt.

Interessant sind vor allem folgende Ergebnisse:

- In nahezu allen Behörden wird den Fahrern empfohlen, immer Blaulicht und Einsatzhorn zu verwenden (teilweise sogar verbindlich per Dienstanweisung vorgeschrieben).
- Automatikgetriebe sind zur Entlastung der Fahrer flächendeckender Standard.
- Fahrsicherheitstrainings werden in den meisten Behörden durchgeführt.
- Feuerwehren, die ihre Fahrzeuge im auffälligen Leuchttrot (RAL 3024) lackiert haben, weisen durchweg geringere Unfallzahlen auf.

Über die Fragebögen hinaus wurden von den Befragten noch weitere Einzelaspekte aufgezeigt, die nicht primär Inhalt der Umfrage waren, jedoch in der Praxis mehrfach aufgetreten und demnach für diese Analyse von großem Interesse sind. Diese Faktoren flossen in die Empfehlungen zur Unfallprävention und Beurteilung der nachfolgenden Positionen mit ein.

5.8 Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse der Befragung

Bevor nachfolgend Empfehlungen auf der Basis der erhobenen Daten ausgesprochen werden, seien nachfolgend die wichtigsten Ergebnisse der Befragung noch einmal stichwortartig zusammengefasst.

- Einfahren in Kreuzungsbereiche bei rotzeigender Signalanlage sowie überhöhte Geschwindigkeit und Berühren anderer Fahrzeuge sind typische Unfallschwerpunkte
- Die Tageszeit spielt für das Unfallgeschehen wider erwarten eine untergeordnete Rolle
- Der Signalstatus ist ebenfalls ohne erhebliche Bedeutung: Ist nur das Blaulicht, nicht aber das Signalhorn in Betrieb, kommt es deshalb nicht zwangsläufig eher zu Unfällen
- Die Auffälligkeit des Einsatzfahrzeuges trägt zu einem geminderten Unfallrisiko bei: Fahrzeuge in leuchtroter Lackierung sind deutlich seltener in Unfälle verwickelt
- Fahrsicherheitstrainings führen zu einem deutlichen Sicherheitsgewinn und werden nahezu überall durchgeführt
- Fahrzeugtechnik und Lackierung können die Verkehrssicherheit entscheidend beeinflussen
- In der überwiegenden Zahl der Fälle wurden die Fahrer der Einsatzfahrzeuge als Unfallverursacher ausgemacht

6. Empfehlungen zur Unfallprävention

6.1 Technische Maßnahmen

6.1.1 Fahrzeugtechnik

Parallel zur Aus- und Fortbildung, der an dieser Stelle die besondere Aufmerksamkeit gelten soll, spielt auch die technische Ausstattung von Einsatzfahrzeugen eine entscheidende Rolle. Neben den fahrphysikalisch wirksamen Einrichtungen wie beispielsweise Anti-Blockier-System oder auch Allradantrieb, leistet vor allem ein automatisches Getriebe einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, weil es den Fahrer deutlich entlastet. Wünschenswert wäre in jedem Falle die Ausstattung mit einer Klimaanlage, mindestens bei Fahrzeugen mit hoher Einsatzfrequenz oder solchen, die als ständiger Arbeitsplatz dienen, wie beispielsweise Funkstreifenwagen: Hohe Temperaturen beeinflussen unmittelbar das Konzentrationsvermögen und damit die Leistungsfähigkeit des Fahrers.

6.1.2 Signaleinrichtungen

Im Rahmen der Befragung wurde mehrfach und unabhängig voneinander auf Probleme mit Sondersignalanlagen hingewiesen. Ausdrücklich traten dabei vor allem im Bereich der akustischen Signale folgende Probleme auf:

- Fährt ein Kleinbus/Kleintransporter-Einsatzfahrzeug zu dicht auf ein Fahrzeug auf, wird das Signalhorn elektrischer Warnanlagen vom unmittelbar Vorausfahrenden oft nicht wahrgenommen. Der Schall der Signalanlage geht über das Fahrzeug hinweg, dessen Fahrer dann nicht realisieren kann, dass ihm ein Einsatzfahrzeug folgt und somit auch keine freie Bahn schafft.
- In Kreuzungsbereichen ist die Wahrnehmbarkeit elektrischer Warnanlagen im rechten Winkel offenbar sehr begrenzt. Es kam wiederholt zu Kollisionen mit Unfallgegnern, die rechtwinklig aus Querstraßen auf das Einsatzfahrzeug zugefahren sind. Deren Fahrzeugführer gaben dabei stets unabhängig voneinander und glaubwürdig an, das Signalhorn des Einsatzfahrzeuges nicht wahrgenommen zu haben. Problematisch ist dabei die Klärung der Verursacherfrage. Die Fahrer der Einsatzfahrzeuge verhielten sich vorbildlich

und fuhren mit Blaulicht und Signalhorn langsam in den Kreuzungsbereich - vertrauend darauf, dass andere Verkehrsteilnehmer das Horn auch bemerken. Dennoch kam es zum Unfall (siehe dazu auch Bild 6).

Alle Feuerwehren, die ihre Fahrzeuge zusätzlich mit Pressluftfanfaren ausgestattet hatten, stellten eine deutliche Verbesserung der Wahrnehmbarkeit fest.

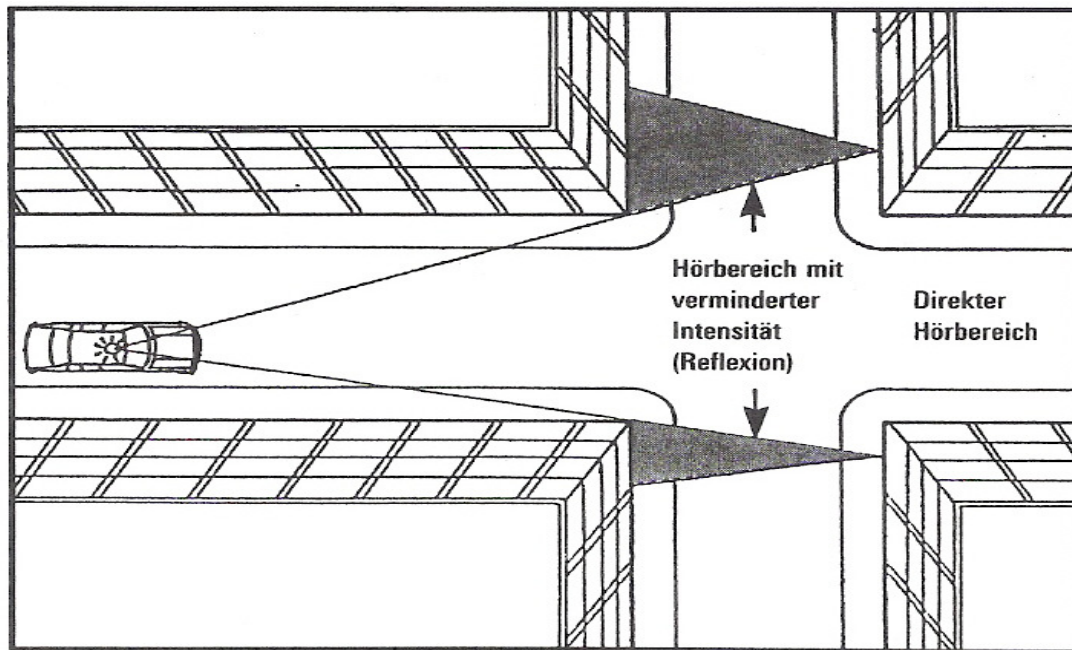


Bild 6: Charakteristik der Schallausbreitung im städtischen Umfeld [9].

Es zeigt sich signifikant, welchen Stellenwert die Leistungsfähigkeit der Warnanlage einnimmt. Entsprechend sorgfältig sollte die Auswahl und Beschaffung erfolgen. Gerade in Großstädten mit hoher Verkehrsdichte wirken eine Vielzahl akustischer Reize auf Fahrzeugführer ein, dass es Einsatzfahrzeugen oft schwerfällt, sich – im wahrsten Sinne des Wortes – „Gehör“ zu verschaffen.

Die Grafiken auf der nächsten Seite zeigen die Schallausbreitung einer Warnanlage, die in Abhängigkeit von der Umgebung variiert werden kann (sogenannte „Stadt-/Land-Schaltung“):

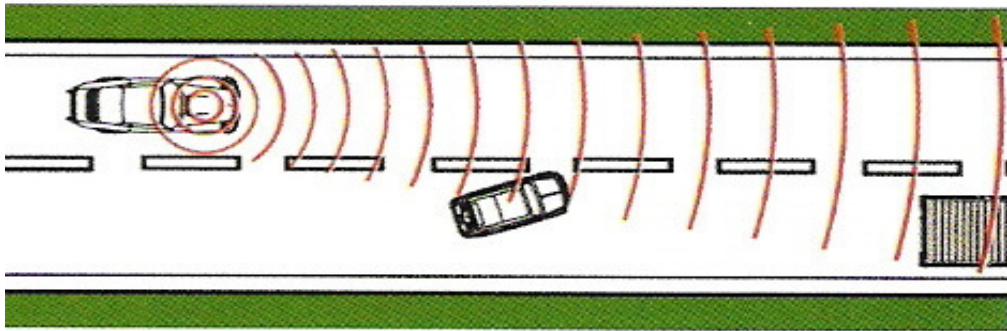


Bild 7: Landsignal, weit nach vorne reichende, durchdringende Signalcharakteristik, für den Einsatz auf Land- und Schnellstraßen [13]

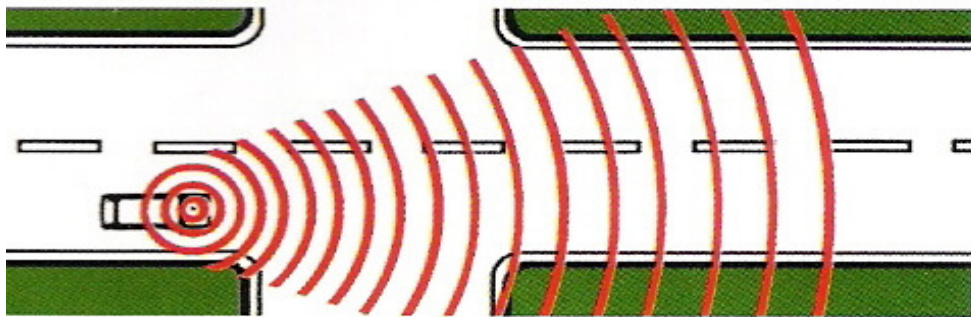


Bild 8: Stadtsignal, vollklingende, tremolierende und breit wirkende Signalabstrahlung [13]

Die optische Erkennbarkeit eines Einsatzfahrzeuges wird durch blaues Blinklicht gewährleistet. Hier ist die Ausstattung mit Blitzleuchten auf dem Dach empfehlenswert. Im Gegensatz zu herkömmlichen Kennleuchten mit Drehspegel sind sie ständig im 360° Winkel erkennbar und erreichen dabei Blitzfrequenzen von ca. 2 Hz. Zu beachten ist hier, dass vor allem bei Feuerwehr- und Rettungsdienstfahrzeugen der Aufbau oft höher ist als das Fahrerhaus und dort montierte Kennleuchten demzufolge vom rückwärtigen Verkehr nicht zu erkennen sind. Hier sollten in jedem Fall weitere Kennleuchten am Heck des Einsatzfahrzeuges installiert werden. Ergänzende Blitzscheinwerfer an der Fahrzeugfront sind inzwischen ebenfalls Standard. Sie erlauben den unmittelbar dem Einsatzfahrzeug voraus fahrenden Fahrzeugführern durch Rück- oder Außenspiegel das Sondersignal zu erkennen, ohne die Kennleuchten auf dem Dach des hohen Einsatzfahrzeuges zu sehen.

6.1.3 Lackierung der Einsatzfahrzeuge

Analog zur akustischen spielt auch die optische Wahrnehmbarkeit eine entscheidende Rolle: Die Visuelle Wahrnehmung des Menschen ist der Sinn mit der größten Aufnahmekapazität – pro Sekunde werden allein visuell 10 Millionen Bit verarbeitet (im Vergleich dazu: Gehörsinn 100.000 Bit, Geruchssinn 100.000 Bit, Geschmackssinn 1000 Bit). Je deutlicher und frühzeitiger ein Einsatzfahrzeug von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen wird, umso eher können diese auch reagieren. Neben der Fahrzeuggröße ist besonders die Farbgebung hier ausschlaggebend. Wie bereits unter 5.7 erwähnt, weisen Feuerwehren mit Leuchttrot (RAL 3024) lackierten Fahrzeugen durchweg niedrigere Gesamtunfallzahlen auf. Diese Feststellung gilt unabhängig sowohl für relativ kleine, als auch sehr große Städte mit entsprechendem Verkehrsaufkommen. Einsatzfahrzeuge von Polizeibehörden sind hier in zweifacher Hinsicht benachteiligt: Ihre Baugröße ist in der Regel deutlich kleiner als die von Feuerwehrfahrzeugen. Darüber hinaus besitzt die grün (bzw. blau)/silberfarbene Lackierung deutscher Streifenwagen wenig Signalwirkung.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte muss dringend empfohlen werden, Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr anstelle der „klassischen“ feuerroten Farbgebung (RAL 3000) mit einer leuchtroten (RAL 3024/RAL 3026) Folienbeklebung zu versehen. Sie bietet alle Vorteile in Bezug auf die Erkennbarkeit, ohne dabei die negativen Eigenschaften einer leuchtroten Lackierung zu besitzen, wie hohe Kosten sowohl bei der Erstlackierung durch den Hersteller, als auch bei der Ausbesserung oder rasches Ausbleichen im Sonnenlicht. Entscheidend ist vor allem aber, dass die Auffälligkeit des leuchtroten Lackes auf der Reflektion des Tageslichtes beruht. Bei Dämmerung oder Dunkelheit gibt es zwischen der Erkennbarkeit eines feuer- oder leuchtroten Fahrzeuges keinen Unterschied. Retroreflektierende Folien hingegen bieten deutlich bessere Erkennbarkeit - auch bei Nacht. Dieses Prinzip wird inzwischen bei einigen Feuerwehren angewendet. So stellt z. B. die Berliner Feuerwehr auf ihrer Internetseite dazu fest: *„Die Kombination weißer Grundlackierung und Folienbeklebung führt zu einer wesentlich verbesserten Erkennbarkeit und folglich verbesserten Sicherheit für Einsatzkräfte und Bevölkerung.“* [14] Für Polizeifahrzeuge stellt sich die Situation noch deutlich schwieriger dar. Hier kann jedoch festgestellt werden, dass es inzwischen Standard ist, sowohl die „Polizei“-Beschriftung als auch zusätzliche, weiße Streifen reflektierend auszuführen.

Welche Auswirkungen die Lackierung auf die Erkennbarkeit der Fahrzeuge hat, wird nachfolgend anhand einiger Bilder erläutert:

Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr:



Bild 9: Wasserrettungsfahrzeug der Feuerwehr Frankfurt : Ortstypische Sonderlackierung in weiß/leuchttrot [15]



Bild 10: Fahrzeuge der BF Mönchengladbach: Im direkten Vergleich zu Bild 9 bedarf die deutlich bessere Erkennbarkeit leuchttrot lackierter Fahrzeuge keiner Erläuterung mehr [16].

Einsatzfahrzeuge der Polizei:

Im Vergleich zu Lackierungs- und Beschriftungsvarianten europäischer Polizeibehörden wird deutlich, dass die aktuelle blau/silberfarbene Lackierung deutscher Polizeifahrzeuge hinsichtlich der Auffälligkeit im Straßenverkehr weit zurücksteht.



Bild 11: Streifenwagen einer Verkehrseinheit in Suffolk, Großbritannien: Weiße Grundfarbe mit auffälliger, retroreflektierender blauer und gelber Beklebung [17]



Bild 12: Streifenwagen der Autobahnpolizei Luxemburg: Weiße Grundfarbe, blaue und rote Streifen, Stoßfänger und Seitenschweller leuchtrot lackiert [17]



Bild 13: Streifenwagen der Polizei Hamburg im Vergleich zu Bild 11 und 12: Grundfarbe Silber, blaue Beklebung mit reflektierendem Polizei – Schriftzug [17]

6.1.4 Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen

Das Überfahren von rotzeigenden Signalanlagen spielt eine große Rolle im Gesamtunfallgeschehen von Einsatzfahrzeugen. Abhilfe in Form einer „grünen Welle“ für Alarmfahrten zu schaffen, bedeutet deshalb einen einschneidenden Sicherheitsgewinn für Einsatzkräfte und übrige Verkehrsteilnehmer. Bereits heute ist es in vielen Städten gängige Praxis, Lichtsignalanlagen (LSA) an Kreuzungen in unmittelbarer Nähe von Feuerwachen bei einem Alarm so zu schalten, dass sie in der Fahrtrichtung der Einsatzkräfte grünes Licht zeigen bis diese die Kreuzung passiert haben.

Eine noch bessere Möglichkeit könnte sich in naher Zukunft bieten: Moderne Technologien zur ÖPNV-Priorisierung werden heute von zahlreichen Nahverkehrsunternehmen eingesetzt. Die LSA sind mit Empfängern und die Linienbusse mit Sendern ausgestattet, die entsprechend miteinander kommunizieren. Der Bus kann sich damit an der folgenden LSA anmelden und für seine Fahrtrichtung Grünlicht anfordern. Der Einbau entsprechender Sendeeinheiten in Einsatzfahrzeuge öffnet diese Technik auch für Polizei und Feuerwehr.

So wird nicht nur das gefährliche Fahrmanöver des Überfahrens einer rotzeigenden LSA verhindert, sondern zusätzlich erreicht, dass ein eventueller Rückstau an der Kreuzung bereits abgeflossen ist, bis die Einsatzfahrzeuge eintreffen und diese somit zügig passieren können.

Besonders die Polizei profitiert hier noch zusätzlich davon, dass unter diesen Umständen auch bei der Anfahrt ein einsatztaktisch sinnvoller Verzicht auf das Signalhorn kein Problem an Kreuzungen mehr darstellt. Das relativ geringe Aufkommen an Alarmfahrten insgesamt im Vergleich zu den fahrplanmäßigen Fahrten der Linienbusse führt nicht zu einer unverhältnismäßigen Belastung des ÖPNV. Im Gegenteil wird das Investitionsvolumen auch für die Unternehmen des Nahverkehrs eher geringer, wenn Feuerwehr und Polizei an den Kosten beteiligt werden.

6.1.5 Mobilfunk / Radio

Weitere Optionen technische Möglichkeiten zu nutzen, die bereits für andere Zwecke eingesetzt werden, bieten die Bereiche Mobilfunk und Radio.

Das Telefonieren im Auto lenkt unzweifelhaft vom Verkehrsgeschehen ab, auch wenn es legal mit Hilfe einer Freisprecheinrichtung erfolgt. Eine Möglichkeit bietet

hier der Einbau von Störsendern in Einsatzfahrzeuge, wie er bereits in sensiblen Gebäuden wie z.B. Gerichten oder Lichtspieltheatern gängige Praxis ist. Ein solcher Störsender belegt gezielt die exklusiv von Mobilfunknetzen belegten Frequenzen und macht ein Telefonat mit einem Mobiltelefon in der unmittelbaren Umgebung unmöglich. Im Straßenverkehr bedeutete dies, dass ein Einsatzfahrzeug mit Störsender Telefonate kurzfristig unterbindet und die Verkehrsteilnehmer so zu erhöhter Aufmerksamkeit zwingt. Diese Einrichtung muss mit der Sondersignalanlage verbunden, jedoch auch in jedem Fall individuell abschaltbar sein, falls dienstliche Gespräche mit Mobiltelefonen an Bord des Einsatzfahrzeuges nötig werden.

Eine weitere Möglichkeit unmittelbar die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer zu Gunsten eines Einsatzfahrzeuges zu beeinflussen ist die Nutzung des Radio-Data-Systems (RDS) von Autoradios. Mit RDS ausgestattete Radios verfügen über die Möglichkeit, Zusatzinformationen zu verarbeiten, die nicht grundsätzlich das Audio-Format besitzen müssen. Dieses System wird flächendeckend vor allem für die Identifikation des Senders und auch des gespielten Musiktitels genutzt, aber auch für Verkehrsfunk-Durchsagen und Warnmeldungen, die das eingestellte Radioprogramm oder auch eine laufende CD-Wiedergabe unterbrechen und in größerer Lautstärke wiedergegeben werden. Ein gesendetes Signal geht diesen Durchsagen voraus und kündigt dem Radio damit die nachfolgende, wichtige Verkehrsmeldung an. Ein abgewandeltes Signal, ausgehend von einem Einsatzfahrzeug auf Alarmfahrt, könnte die Wiedergabe von Radioprogramm oder Musik von CD in unmittelbarer Umgebung unterbrechen oder wenigstens in der Lautstärke deutlich verringern. Die Gefahr überhört zu werden, würde somit deutlich verringert. RDS ist in Autoradios seit Ende der 80er Jahre Standard. Bis zur technischen Realisierung einer Beeinflussung von Autoradios durch Einsatzfahrzeuge kann davon ausgegangen werden, dass alle Verkehrsteilnehmer entsprechende Radios benutzen.

6.2 Organisatorische Maßnahmen - Aus- und Fortbildung

Die technischen Aspekte des vorangegangenen Kapitels stellen allein für sich bereits wichtige Faktoren des Gesamtproduktes „Sicherheit bei Einsatzfahrten“ dar.

Der entscheidende Eckpfeiler aber ist der Mensch - sowohl als Führer eines Einsatzfahrzeuges, wie auch als sonstiger Verkehrsteilnehmer.

6.2.1. Fahrausbildung der übrigen Verkehrsteilnehmer

Die Fahrausbildung der übrigen Verkehrsteilnehmer ist für Polizei und Feuerwehr nur wenig zu beeinflussen. Sie darf aber nicht unerwähnt bleiben, weil der Komplex „Sonder- und Wegerechte nach StVO“ im Rahmen der allgemeinen Fahrschulausbildung nahezu kaum thematisiert wird. Innerhalb der theoretischen Ausbildung wird dem Bereich nur geringfügige Zeit zugestanden. Fragen zu diesem Thema finden sich kaum im Prüfungskatalog zur theoretischen Prüfung. In der praktischen Fahrschulausbildung sind Begegnungen mit Einsatzfahrzeugen dem Zufall überlassen und stellen die absolute Ausnahme dar. Dies führt zu verbreiteter Unsicherheit im Verhalten bei Begegnungen mit Einsatzfahrzeugen. So vertreten nach wie vor viele Verkehrsteilnehmer konsequent die Meinung, dass die Polizei ohne Blaulicht und Martinshorn nicht bei Rotlicht über die Ampel fahren darf. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollte hier Aufklärung geleistet werden. Ein einfacher aber wirkungsvoller Ansatz ist ein vom ADAC entworfener Flyer mit dem Titel „Blaulicht und Martinshorn – was tun?“ [18]. Er vermittelt Verkehrsteilnehmern in einer kurzen Übersicht Grundlagen der § 35 „Sonderrechte“ und § 38 „Wegerechte“ der StVO und gibt Tipps für das Verhalten im Straßenverkehr bei Begegnung mit einem Einsatzfahrzeug. Durch Fotos von verunfallten Einsatzfahrzeugen wird das Thema dem Leser auf emotionaler Ebene näher gebracht. Die Bedeutung der richtigen Reaktion wird so eindrucksvoll verdeutlicht und der Handzettel spricht auch Menschen an, die primär keinen Bezug zu Einsatzfahrzeugen haben. Eine reine theoretische Darstellung der Gesetzesgrundlagen ohne diese Fotos wäre zwar sachlicher, jedoch wenig erfolgversprechend und würde eher dazu führen, dass der Flyer im nächsten Papierkorb verschwindet.

Das Faltblatt kann beim ADAC bestellt und von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten bei Veranstaltungen abgegeben werden.

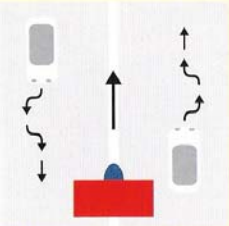
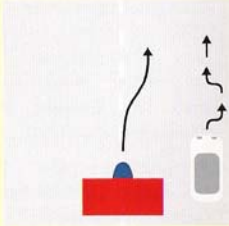
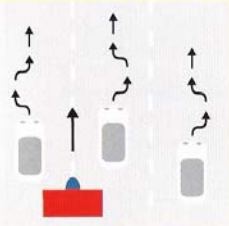
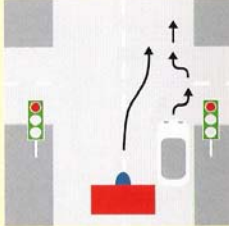
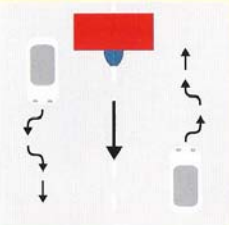
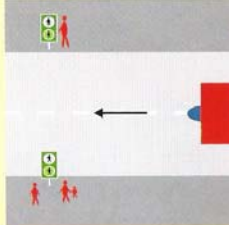
Verhaltenstipps	
Wie begegnet man Einsatzfahrzeugen richtig?	
 Einspurige Fahrbahnen Auf einspurigen Fahrbahnen fahren alle Fahrzeuge nach rechts an den jeweiligen Fahrbahnrand.	 Einsatzfahrzeuge auf gleicher Höhe Fährt ein Einsatzfahrzeug auf gleicher Höhe, Geschwindigkeit verringern und Einsatzfahrzeug ggf. einscheren lassen.
 Zwei- und mehrspurige Fahrbahnen Auf Fahrbahnen mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Richtung fahren die linken Fahrzeuge nach links und alle weiteren Fahrzeuge nach rechts.	 Rote Ampel Vor einer roten Ampel nach rechts ausweichen, ggf. auch über die Haltelinie fahren, wenn es der Verkehr zulässt. Schon ein Meter kann nachfolgenden Fahrzeugen das Rangieren ermöglichen und dem Einsatzfahrzeug so freie Fahrt bieten.
 Entgegenkommende Einsatzfahrzeuge Bei entgegenkommenden Einsatzfahrzeugen nach rechts ausweichen, Tempo verringern und ggf. anhalten.	 Fußgänger und Radfahrer Auch Fußgänger und Radfahrer müssen Einsatzfahrzeuge passieren lassen und dabei auf eigene Vorrechte verzichten.
Orientierung: Ruhe bewahren! Woher kommen die Signale? In welche Richtung bewegen sich die Einsatzfahrzeuge? Wie viele Fahrzeuge sind es?	Verhaltenshinweise: Immer den Blinker setzen, um Einsatzfahrzeugen anzuzeigen, in welche Richtung man Platz schaffen will; dabei auf andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Radfahrer/Mofafahrer) achten.

Bild 14: Ausschnitt aus dem Flyer „Blaulicht und Martinshorn – was tun?“ des ADAC [18]

6.2.2 Aus- und Fortbildung der Fahrer von Einsatzfahrzeugen

Unmittelbar einwirken können die Behörden auf die Aus- und Fortbildung ihrer Mitarbeiter. In Nordrhein-Westfalen beispielsweise ist die regelmäßige Unterweisung per Runderlass des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung verbindlich in jährlichem Rhythmus vorgeschrieben:

„Einsatzfahrzeuge dürfen nur durch zuverlässige Kraftfahrzeugführer geführt werden. Die Fahrzeugführer sind jährlich mindestens einmal im Rahmen der Kraftfahrerfortbildung über die Voraussetzungen und das Verhalten beim Fahren von Einsatzkraftfahrzeugen unter Verwendung von blauem Blinklicht und Einsatzhorn – insbesondere über die Bedeutung der §§35 und 38 StVO – auseichend zu belehren.“ [19]

Im Rahmen dieser Aus- und Fortbildung gilt es zwei zentrale Größen zu beachten:

- Fahrtechnische Aspekte
- Psychologische Aspekte

Gerade letztere werden häufig noch unzureichend berücksichtigt, sind aber von elementarer Wichtigkeit für die Sicherheit von Einsatzkräften. Deshalb sei ihnen an dieser Stelle ein besonderer Blick gewidmet.

6.2.3 Psychologische Aspekte in der Aus- und Fortbildung

Bedeutung und Auswirkungen psychologischer Faktoren wurden bereits in Kapitel 3 dargestellt. An dieser Stelle soll nun aufgezeigt werden, wie eine nicht nur auf den Erkenntnissen der (Fahr-)Physik, sondern auch der Psychologie basierende Aus- und Fortbildung einen entscheidenden Sicherheitsgewinn herbeiführen kann. Dabei sollten die im Kapitel 3 angesprochenen psychologischen Gesichtspunkte wie folgt berücksichtigt werden:

6.2.3.1 Stress: Prävention und Bewältigung

Innerhalb der Aus- und Fortbildung muss der Stressprävention und -bewältigung eine zentrale Rolle zukommen. Schon in Kapitel 3.1 wurde Stress als Missverhältnis von Anforderungsdenken und Erfüllungschance charakterisiert. Die persönliche Handlungsfähigkeit wird durch die hohe emotionale Belastung unmittelbar beeinflusst und das Leistungsvermögen des Fahrers herabgesetzt. Wahrnehmung und Handlung werden zunehmend geschwächt bis hin zum völligen Verlust der realistischen Einschätzung. Die Umwelt wird wahrgenommen, kann aber nicht mehr verarbeitet werden – gerade bei Einsatzfahrten mit äußerst hohen Anforderungen an die Informationsverarbeitung und Reaktionsschnelligkeit des Fahrers kann diese Konstellation gravierende Folgen haben.

6.2.3.2 Allgemeine Hinweise zur Stressbewältigung

Analog zur Impfung gegen biologische Krankheiten kann ein „Stress - Impfungs - Training“ erreichen, dass Menschen „psychologische Antikörper“ entwickeln, die ihre Widerstandfähigkeit gegenüber Belastungsfaktoren erhöhen [20].

Dieses Training enthält unter anderem folgende Elemente:

Vermitteln von Informationen zu Stressoren und effektiven Bewältigungsstrategien

- Einüben von Distanzierungstechniken
- Fördern der Selbstwahrnehmung durch schrittweise Konfrontation mit Belastungen
- Entwicklung von Lösungen spezifischer Probleme
- Einüben von Techniken zum Umgang mit Emotionen während und nach extremen Belastungen

Diese Stressbewältigung per „Impfung“ hat sich in der Praxis als sehr effektiv erwiesen, fordert aber durch ihre Komplexität ein breites Hintergrundwissen des Dozenten. Eine Ausbilderfortbildung kann in diesem Bereich zwar ein Anfang sein, es ist aber deutlich sinnvoller, diese Trainingsmethode durch Psychologen einzuführen.

Zweifelloos treten hier zunächst hohe Kosten auf, die sich jedoch nicht nur durch den Zugewinn an Verkehrssicherheit (und damit nicht zuletzt auch sinkende Unfallzahlen mit entsprechenden Kosten) schnell amortisieren, sondern allgemein in allen Belangen dienstlicher Stressbewältigung gerade den Mitarbeitern in psychisch belastenden Berufsfeldern Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienst weiterhelfen. Das Wohlbefinden und die Gesundheit der Mitarbeiter innerhalb der Behörde wird deutlich gefördert, was sich neben dem sozialen und arbeitsrechtlichen Faktor (Stichwort: Fürsorgepflicht des Arbeitgebers) auch positiv in Form geringerer Fehlzeiten auswirkt. Mit der gleichen Argumentation werden in vielen Behörden seit Jahren im Bereich der physischen Fitness große Erfolge durch den Einsatz von Sportlehrern verzeichnet.

Auf die Fähigkeiten von Psychologen zu verzichten bedeutet eine große Chance zu vergeben.

6.2.3.3 Anspannung

Hohe Anspannung bei Einsatzfahrten ist eine unmittelbare Folge der komplexen Anforderungen an die Fahrer bei der Nutzung von Sonder- und Wegerechten. Dieser Faktor lässt sich nicht direkt beeinflussen. Ein Fahrer, der jedoch eine solide Ausbildung genossen hat und einer regelmäßigen Fortbildung unterliegt, entwickelt in Verbindung mit zunehmender Praxiserfahrung mehr Gelassenheit im Umgang mit dieser Situation. Behörden sollten junge Fahrer gemeinsam mit sehr erfahrenen Einsatzkräften im Team einsetzen, so dass letztere ihren Erfahrungsschatz in persönlichem Praxisbezug weitergeben können. Darüber hinaus ist gute Teamarbeit an Bord eines Einsatzfahrzeuges absolut notwendig. Gerade in unübersichtlichen Verkehrsverhältnissen gilt der Grundsatz „Vier Augen sehen mehr als Zwei“ umso mehr: Der Beifahrer kann wichtige Dienste leisten, in dem er seinerseits den Verkehrsraum beobachtet und den Fahrer auf Gefahrensituationen aufmerksam macht, die dieser selbst eventuell noch nicht realisiert hat. Absprache ist untereinander absolut entscheidend, darf aber selbstverständlich nicht zur Folge haben, dass der Fahrer sich blind auf den Beifahrer verlässt. Er kann ihn vielmehr als zusätzliche Informationsquelle betrachten. Hilfreich ist Teamwork ferner bei der Navigation: Genaue Ortskenntnisse des Einsatzreviers sollten zwar selbstverständlich sein, doch alle Nebenstrassen kann niemand kennen.

Lange Schichtzeiten mit hohen Einsatzfrequenzen (beispielsweise 24-Stunden-Dienste im Rettungsdienst) führen zwangsläufig zu einer Ermüdung und damit Verringerung der Aufmerksamkeit durch häufige und andauernde Belastung. Im Rahmen der Befragung gaben mehrere Feuerwehren unabhängig voneinander an, dass es mit fortschreitender Schichtdauer häufiger zu Unfällen kommt, die eindeutig auf Defizite in der Aufmerksamkeit des Fahrers zurückzuführen sind.

Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht nur kollegial, sondern auch sicherheitsrelevant sehr zweckmäßig, die Funktion des Fahrers bei hochbelasteten Einsatzmitteln mit langer Schichtzeit (zum Beispiel RTW) innerhalb des Teams nach angemessener Zeit zu wechseln – wie es z. B. bei Feuerwehren in Finnland gängige Praxis ist.

6.2.3.4 Ablenkung

Erwartungen an die Situation an der Einsatzstelle kurz zu besprechen, ist ebenfalls eine Aufgabe des gesamten Teams an Bord. Das Wissen um die Unklarheit der

Situation vor Ort führt zwangsläufig zur Beschäftigung mit diesem Thema während der Anfahrt – eine Auseinandersetzung, die unter Umständen sehr gefühlsbetont sein kann (Kinder in Gefahr, Bedrohung durch Schusswaffe, etc.), deshalb tiefgreifend die Leistungsfähigkeit des Fahrers beeinflusst und folglich absolut kontraproduktiv ist. Spricht sich das Team vor Beginn der Einsatzfahrt kurz ab, gibt das dem Fahrer die Möglichkeit, den Kopf für die Einsatzfahrt freizuhalten.

Eine zentrale Funktion kommt hier auch der Einsatzleitstelle zu: Durch ruhigen Funkverkehr, ausreichende Informationen und Besonnenheit der Disponenten kann es gelingen, die gerade mit Einsatzbeginn aus der Ruhephase schlagartig aufkommenden Emotionen auf ein vernünftiges Maß zu reduzieren.

6.2.3.5 Zeitdruck

Einsatzfahrten haben stets einen äußerst zeitkritischen Hintergrund, wie bereits in Kapitel zwei diskutiert wurde. In Kapitel fünf wurde ferner gezeigt, dass überhöhte Geschwindigkeit häufig unmittelbare Unfallursache bei Fahrten mit Sonder- und Wegerechten ist. Mittelbare Zusammenhänge, wie riskante Überholmanöver oder risikofreudige Fahrweise sind dem Zeitdruck ebenfalls zuzuordnen. Ein zentraler Aspekt der psychologischen Aus- und Fortbildung der Einsatzfahrer muss daher in diesem Bereich ansetzen.

Die altbekannte Weisheit „Fahr langsam, wir haben’s eilig“ gilt hier bei Alarmfahrten in besonderem Maße. Die zurückzulegende Fahrtstrecke ist stets relativ kurz, so dass der Faktor Höchstgeschwindigkeit rein physikalisch betrachtet kaum spürbaren Einfluss auf die Zeit zum Erreichen des Zieles hat. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall: Ein schnell fahrendes Fahrzeug muss häufiger verkehrsbedingt abbremsen und wieder beschleunigen, wodurch sich der vermeintliche Zeitgewinn vollkommen aufhebt. Dennoch kann sich das subjektive Gefühl, durch (zu) schnelles Fahren deutlich früher einzutreffen, bei Fahrern hartnäckig halten und so zu nicht nur unnötigen, sondern auch sehr gefährlichen, deutlich überhöhten Geschwindigkeiten führen, die keinerlei Nutzen zur Folge haben.

Hier ist deshalb ebenfalls psychologische Intervention gefragt. Die Bedeutung solcher objektiv unnötigen Verhaltensweisen sollte Mitarbeitern in eindringlicher, aber auch verständlicher und sinnvoller Form nahe gebracht werden. In zahlreichen Publikationen werden „Anhaltswerte“ zur Orientierung vorgegeben: Im „Leitfaden Rettungsdienst“ [21] beispielsweise empfehlen Lutomsky/Flate innerhalb geschlossener Ortschaften nicht schneller als 80 km/h und in 30-Zonen nicht

schneller als 40-50 km/h zu fahren. Die Akzeptanz strenger Vorgaben, die Höchstgeschwindigkeit über eine Dienstanweisung zu regeln ist erfahrungsgemäß gering, auch dann, wenn sie mit disziplinarischen Maßnahmen bei Nichtbeachtung belegt sind. Deshalb sind solche Ansätze nicht zu empfehlen.

Wirkungsvoller sind anschauliche Darstellungen, wie z. B. folgende einfache aber Rechnung: Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 70 km/h liefert im Vergleich zu 50 km/h nur einen Vorsprung von 20 Sekunden je Kilometer. Bei wenigen Kilometern Fahrstrecke und dem bereits geschilderten Aspekt des häufigeren Verzögerns und Beschleunigens verringert sich der Zeitgewinn auf wenige Sekunden. Dort aber, wo ein Fahrzeug mit 50 km/h nach einer Gefahrenbremsung zum Stillstand kommt, beträgt die Aufprallgeschwindigkeit eines 70 km/h fahrenden Fahrzeuges noch 58 km/h .

Dieses oder ähnliche Anschauungsbeispiele, durch einen Ausbilder vorgestellt und durch eindrucksvoll durch Fotos verunfallter Einsatzfahrzeuge untermalt, wird eine deutlich nachhaltigere Wirkung haben als eine per Unterschrift zur Kenntnis genommene Dienstanweisung.

6.2.3.6 Traumatische Belastungsstörung

Ist es auf einer Einsatzfahrt zu einem Unfall gekommen, darf die Bedeutung psychologischer Nachbereitung und Betreuung der Einsatzkräfte nicht unterschätzt werden. Fachvertreter der Psychologie sprechen hier von einer Posttraumatischen Belastungsstörung (PTBS), die sich unmittelbar auf den Gesundheitszustand des Betroffenen auswirken kann. Solche Störungen treten auf, wenn Menschen bedrückende oder beängstigende Situationen erleben, die ihnen ein Gefühl der Hilflosigkeit vermitteln, das Selbstverständnis angreifen oder die Weltanschauung erschüttern. Bildhafter und damit nachvollziehbarer, kann hier von „Verarbeitungsfehlern“ im Gehirn gesprochen werden, dem es nicht gelingt, ohne Hilfe mit solchen einschneidenden Erlebnissen umzugehen.

Die Folgen solcher Belastungsstörungen sind vielfältiger Art: Neben der ständigen Erinnerung an das auslösende Ereignis treten stets psychovegetative Symptome wie Schlafstörungen, verminderte Konzentrationsfähigkeit, Angst, Schreckhaftigkeit, Beklemmungen oder erhöhte Reizbarkeit auf, die sich unmittelbar auf das Umfeld des Betroffenen auswirken (zum Beispiel im Umgang mit Mitmenschen am Arbeitsplatz oder zu Hause bis hin zur sinkenden Fähigkeit, den Beruf adäquat

auszuführen). Körperliche Symptome, wie Rücken-, Kopf- oder Muskelschmerzen sowie gastrointestinale Störungen gehen mit einer PTBS ebenfalls einher [22]. Problematisch ist hier vor allem, dass diese Symptome selten mit der psychischen Belastung als Auslöser in Verbindung gebracht werden.

Gerade Einsatzkräfte von Polizei, Feuerwehren und Rettungsdiensten sind in ihrem Berufsalltag nahezu täglich belastenden Situationen ausgesetzt, mit denen Mitglieder anderer Berufsgruppen während ihres gesamten Lebens nicht konfrontiert werden. Sehr positiv ist deshalb zu sehen, dass in den vergangenen Jahren in stark zunehmendem Maße diesem Umstand Rechnung getragen und die psychische Belastung dieser Berufsfelder durch gezielte Arbeit von (Krisen-)Interventionsteams, Psychologen oder Seelsorgen gemindert wird.

Als Behandlungsmethoden kommen verschiedene Ansätze in Frage. Narrative Verfahren, Verhaltenstherapeutische Ansätze oder das inzwischen etablierte, in Fachkreisen aber umstrittene, Debriefing (eine spezielle Form der Nachbesprechung). Detailliert auf diese Konzepte einzugehen würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, zumal natürlich die eigentliche Einsatz Tätigkeit ohne Zweifel der entscheidendere Faktor für belastende Ereignisse ist. Festgehalten werden muss dennoch, dass ein schwerer Verkehrsunfall auf einer Einsatzfahrt mit den entsprechenden Folgen ebenso Auslöser für eine PTBS sein kann, wie die Begegnung mit sterbenden Menschen nach Bränden oder Unfällen im Rahmen der allgemeinen Diensttätigkeit.

6.3 Fahrtechnische Aspekte in der Aus- und Fortbildung

6.3.1 Handling des Einsatzfahrzeuges

Eine gründliche und wiederkehrende Aus- und Fortbildung im direkten Umgang mit dem Arbeitsgerät Einsatzfahrzeug ist nicht nur die Basis für eine sicherheitsorientierte und unfallvermeidende Fahrweise, sondern hilft den Fahrern auch in der täglichen Einsatzpraxis außerhalb von Gefahrensituationen. Alle im Rahmen der Befragung angeschriebenen Behörden gaben an, dass kleine Kollisionen durch Unachtsamkeit oder falsche Einschätzung der Fahrzeugabmaße mit Abstand die häufigste Ursache von Schäden im Fahrbetrieb darstellen. Ob das Einsatzfahrzeug hier Sonder- und Wegerechte wahrgenommen hat, spielt dabei keine Rolle. Typische Unfallsituationen sind Rangierfahrten an Einsatzstellen oder im Bereich der

Dienststellen, überhastete Fahrmanöver sowie auch die ganz normale Fortbewegung im öffentlichen Verkehrsraum.

Dienstherren wird daher dringend angeraten, es nicht bei einer kurzen Fahrhinweisung zu belassen, sondern gerade auch langsames Fahren und Rangieren sorgfältig und bewusst zu trainieren. Fahrer, die ihr Fahrzeug und dessen Fahrverhalten auf diese Weise ausgiebig kennen gelernt haben, können auch mit schwierigen und anspruchsvollen Verkehrssituationen bei Sonderrechtsfahrten umgehen. Entstandene Mehrkosten durch die zunächst längere Fahrausbildung amortisieren sich binnen kürzester Zeit durch einen deutlichen Rückgang von Bagatellschäden - dies haben mehrere Behörden unabhängig voneinander bestätigt.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Ausbildungspraxis der Polizei in Niedersachsen. Hier nehmen alle neuen Kollegen an einem mehrtägigen Fahrtraining teil, dessen Ablaufplan am ersten Tag ausschließlich langsames Fahren vorsieht. Angehende Polizeibeamte trainieren gezielt zunächst banal erscheinende Situationen und Fahrmanöver wie beispielsweise zielgerichtetes Rückwärtsfahren, langsames Fahren etc., denen in der Fahrausbildung in öffentlichen Fahrschulen wenig Bedeutung zukommt.

Die Erfahrungen der Polizei Niedersachsen sind durchweg positiv, kleine Schäden gingen deutlich zurück. Gerade diese sind durch ihre Häufigkeit und nicht zuletzt auch durch modernes Fahrzeugdesign mit lackierten Stoßfängern oder Fahrtrichtungsanzeigern im Rückspiegel sehr kostspielig.



Bild 15: Notarzt-Einsatzfahrzeug auf Basis eines modernen PKW – lackierte Stoßfänger und Fahrtrichtungsanzeiger in den Außenspiegeln führen zu teuren Reparaturen bei Bagatellunfällen [23]

6.3.2 Fahrsicherheitstraining

Fahrer von Einsatzfahrzeugen benötigen von Rechtswegen her originär nur die für die von ihnen geführte Fahrzeugklasse vorgeschriebene Fahrerlaubnis; für Polizeibeamte ist dies die Klasse B (PKW bis 3,5 t), für Fahrzeugführer der Feuerwehr die Klasse C (LKW ab 3,5 t). Gleichwohl ist das Fahren eines Fahrzeuges im Straßenverkehr unter gewöhnlichen Bedingungen Grundlage der Fahrschul-ausbildung. Eine Einsatzfahrt ist damit jedoch keinesfalls vergleichbar und stellt ungleich höhere Anforderungen an das fahrerische Können. Demzufolge kann der Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis nur die Grundlage der Aus- und Fortbildung für die Fahrer von Einsatzfahrzeugen sein. Gerade unter Anbetracht der Häufigkeit kritischer Situationen unter den speziellen Bedingungen einer Alarmfahrt ist eine professionelle Fahrzeugbeherrschung unabdingbar. Das Handling moderner, leistungsstarker Einsatzfahrzeuge erfordert einige Übung, da es mit dem Fahrverhalten von privat genutzten PKW wenig gemein hat. So verfügen schon Funkstreifenwagen und Notarzt-Einsatzfahrzeuge auf PKW-Basis häufig über eine sehr starke Motorleistung und Sprintstärke. Dem Einsatzzweck sehr dienlich, darf dieses aber den Blick auf die damit einhergehenden Gefahren nicht gänzlich ausschalten.

Diese Betrachtung gilt natürlich umso mehr für Großfahrzeuge der Feuerwehr, die mit hoher Motorleistung und oft auch Automatikgetriebe die Beschleunigungswerte von PKW erreichen können. Fahrphysikalisch bleiben sie aber ein LKW, mit allen Konsequenzen hinsichtlich auftretender Kräfte, Verzögerungswerte und Wendigkeit.

An dieser Stelle setzen Fahrsicherheitstrainings an, die speziell auf Einsatzfahrer zugeschnitten angeboten werden: „*Gut und sicher fährt, wer nicht in Risikosituationen gerät*“ [24]. Der Kern eines solchen Trainings ist es, auf einem Übungsplatz mit den gewohnten Einsatzfahrzeugen Situationen zu erleben, in denen die Kontrolle des Fahrzeuges nicht mehr möglich ist, um so persönlich zu realisieren, welche dramatischen Folgen Fehleinschätzungen im Verkehr haben. Die Fahrer können die Vorteile, aber auch die Grenzen moderner Fahrzeugtechnik kennen lernen. Gemeinsam mit einem erfahrenen Fahrinstructor, der im Idealfall auch die individuellen Erfahrungen der Teilnehmer in die Moderation einbezieht, wird das Erlebte besprochen und Verhaltensalternativen aufgezeigt. Im Vordergrund muss dabei das persönliche Erfahren sein. Die Teilnehmer bekommen in erster Linie durch

das Verhalten des Fahrzeuges eine unmittelbare Rückmeldung, nicht etwa durch einen erhobenen Zeigefinger eines Instructors.



Bild 16: Funkstreifenwagen der Polizei beim Fahrsicherheitstraining [25]

Dass ein solches Training vor allem für Berufskraftfahrer sehr sinnvoll ist, zeigt ein Blick auf die Zielgruppen, für die spezielle Trainingsmodule angeboten werden: Neben Einsatzfahrzeugen sind dies beispielsweise die Fahrer von LKW, Tankwagen, Transportern sowie Linien- und Reisebussen.

Als erfreuliches Ergebnis der Befragung von Polizei- und Feuerwehrdienststellen bleibt festzustellen, dass die deutliche Mehrheit der Behörden die Bedeutung solcher Fahrsicherheitstrainings erkannt, entsprechende Maßnahmen in ihre Aus- und Fortbildung einbezogen und damit durchweg positive Erfahrungen gesammelt hat.

6.3.3 Ausbildung am Fahrsimulator

Ein außerordentlich interessanter Ansatz zum systematischen Training des Fahrverhaltens bei Einsatzfahrten ist die Aus- und Fortbildung am Fahrsimulator.

Sowohl in der Luftfahrt als auch bei schienengebundenen Verkehrsmitteln und Schiffen seit Jahren bewährt, sind Verkehrstrainingssimulatoren für Fahrzeugführer im Straßenverkehr bisher noch Neuland. Sie bieten den zentralen und einzigartigen Vorteil, das Verhalten in Gefahrensituationen realistisch, jedoch ohne jegliche

tatsächliche Gefährdung trainieren zu können. Speziell auf die Problematik der Einsatzfahrten ausgerichtete Fahrsimulatoren ermöglichen nicht nur ein methodisches Training im Rahmen der Fortbildung, sondern auch eine schrittweise Heranführung an die Herausforderungen einer Alarmfahrt bereits in der Grundausbildung von Einsatzkräften. Die Fahrer können so bereits individuelle Erfahrungen sammeln, bevor sie ihre erste Alarmfahrt antreten. Die ausgefeilte Technik eines Fahrsimulators lässt den Trainierenden binnen weniger Sekunden das Geschehen um ihn herum als Realität empfinden. Anfängliche Bedenken, etwa dass der Fahrer sich in der Ausbildung als Teil eines überdimensionalen Computerspiels fühle und es so an ernsthafter Auseinandersetzung mit der Problematik mangeln könnte, wurden durch die praktischen Erfahrungen widerlegt.

Ein moderner Fahrsimulator bietet für den Ausbilder zahlreiche Optionen. Sie werden am Beispiel des Simulators erläutert, der als Pilotprojekt seit 2002 bei der bayerischen Bereitschaftspolizei in Sulzbach-Rosenberg in Betrieb ist. Er wurde von der Herstellerfirma in enger Zusammenarbeit mit Fahrlehrern und der Polizei entwickelt [26]:

- Variation des dargestellten Verkehrsraumes (Stadt/Land/Autobahn)
- Variation der Beleuchtungs- und Witterungsverhältnisse (Tag/Nacht/Sommer/Winter/Nebel/Schnee/Glätte)
- Variation der Verkehrsdichte
- Vorbestimmung des Verhaltens der anderen Verkehrsteilnehmer (gesetzeskonform/gezielte Missachtung des Sonderrechtsfahrzeuges aus verdeckter Position/Gassenbildung/Fremdfahrzeuge lassen sich vom Einsatzfahrzeug treiben/keine Reaktion auf das Einsatzfahrzeug)
- gezieltes Training besonders unfallträchtiger Situationen (rot zeigende LSA/Kreuzungen)
- gezieltes Training von Verfolgungsfahrten
- gezieltes Training in besonderen Stresssituationen
- Teamtraining (Kommunikation mit Beifahrer, Leitstelle, etc.)
- Schulung taktischer Verhaltensweisen und objektiver Risikobeurteilung

Diese Aspekte verdeutlichen, dass Einsatzfahrten mit Hilfe des Simulators sowohl deutlich effizienter als auch ökonomisch sinnvoller durchgeführt werden können.

Im Rahmen dieser Betrachtung ist das bayerische Pilotprojekt von besonderem Interesse, da es zunächst für eine Laufzeit von drei Jahren angesetzt war und deshalb zunächst im September 2005 beendet wurde. In diesem Zeitraum wurden ca. 2400 angehende Polizeibeamte unter Einbeziehung des Simulators ausgebildet. Es wurde gemeinsam mit der Universität Würzburg, die das Projekt wissenschaftlich begleitete, folgendes Resümee gezogen [27]:

- deutliche Zunahme der Fahrstrategien
- überlegte und vorrausschauende Fahrweise
- deutliche Verringerung von Fahrfehlern

Alle Verhaltensmuster waren im Vergleich zu Beamten mit alter Fahrausbildung deutlich verändert. Folglich ist ein klarer Lernerfolg nachweisbar. Auch die ausgebildeten Beamten selbst bewerteten das Simulatortraining durchweg sehr positiv. Diese Erkenntnisse haben die Bereitschaftspolizei Bayern dazu bewegt, die Ausbildung am Simulator als wichtige Trainingsmethode (neben dem Fahrsicherheitstraining) in das Ausbildungsprogramm fest aufzunehmen und das ursprüngliche Pilotprojekt fortzuführen. Darüber hinaus beschaffte die niederländische Polizei sechs Fahrsimulatoren. Sie differieren technisch etwas von der Ausführung der Bayerischen Polizei, bieten aber prinzipiell die gleichen Funktionen. Sie sind seit 2004 fester Bestandteil der Fahrausbildung aller Polizisten in den Niederlanden.



Bild 17: Fahrsimulator der Bayerischen Bereitschaftspolizei. Die Mechanik dient der Nachempfindung von Fahrbewegungen [26]



Bild 18: Blick aus der Perspektive des Fahrers im Simulator der niederländischen Polizei [26]

6.4 Zusammenfassung der Aus- und Fortbildungsempfehlungen

Eine bestmögliche Aus- und Fortbildungssituation kann zielsicher durch die Kombination der zuvor aufgeführten Faktoren erreicht werden. Unter wirtschaftlichen und praktischen Gesichtspunkten dagegen ist vor allem die Ausbildung am Fahrsimulator leider den wenigsten Behörden möglich, so wünschenswert sie auch wäre. Dennoch kann jeder einzelne der vorgestellten Bausteine innerhalb der Aus- und Fortbildung bereits unbeachtet der anderen einen deutlichen Sicherheitsgewinn erzielen.

Von der Berücksichtigung der vorgestellten Faktoren profitiert nicht nur das unmittelbare Ziel, Unfälle bei Einsatzfahrten zu verhindern. Vielmehr können sie, in ein engmaschiges Netzwerk der Aus- und Fortbildung eingebettet, auch in anderen Bereichen des Dienstbetriebes deutliche Veränderungen herbeiführen. Psychologisches Training zur Stressbewältigung und zum Umgang mit Emotionen stellt eine große Hilfe im hochbelasteten Einsatzalltag von Polizei und Feuerwehr dar. Explizit geschultes Teamwork bei der Fahrt hört nicht mit Erreichen des Einsatzortes auf und das sichere Handling eines Fahrzeuges reduziert deutlich die Häufigkeiten (und damit die Kosten) von Bagatell- und Rangierunfällen.

Die zusammengetragenen Maßnahmenempfehlungen sind nachfolgend mit Wirkung, Priorität und Zeitrahmen in einer Tabelle wiedergegeben:

	Maßnahme	Wirkung	Priorität	Zeitraumen
technische Maßnahmen	Lackierung in auffälliger Farbe	sehr hoch	hoch	mittelfristig, im Rahmen von Neubeschaffung
	Beschaffung großer Fahrzeuge (Bus, Van, etc.)	sehr hoch	hoch	mittelfristig, im Rahmen von Neubeschaffung
	LSA-Beeinflussung	hoch	mittel	mittelfristig
	Beeinflussung von Mobilfunk/Radio	mittel	gering	langfristig, wenn technische Möglichkeiten praxisreif
	Technische Ausstattung des Fahrzeuges (ABS, Klimaanlage, etc.)	sehr hoch	hoch	mittelfristig, im Rahmen von Neubeschaffung
organisatorische Maßnahmen	Fahrerschulung am Simulator	sehr hoch	hoch	mittel- langfristig (begrenzte Kapazitäten und finanzielle Mittel)
	Psychologische Fahrerschulung	hoch	hoch	kurzfristig
	Fahrerschulung mit Blick auf die Ergebnisse dieser Studie (Unfallursachen, etc.)	sehr hoch	mittel	kurzfristig
	Fahrsicherheitstraining	sehr hoch	hoch	kurzfristig
	Fahrtraining im sicheren Umgang mit dem Einsatzfahrzeug bei niedrigen Geschwindigkeiten	hoch	hoch	kurzfristig (verringert auch die klassische Unfallsituation „Rangieren“ im normalen Fahrbetrieb)
	Ablösung der Fahrer bei langen Dienstschichten	sehr hoch	hoch	kurzfristig

6.5 Grundsätzliche Hinweise für die Sicherheit bei Einsatzfahrten

Abschließend sind die wichtigsten Aspekte für die Sicherheit bei Einsatzfahrten zusammengefasst. Sie sollten in jedem Falle im Rahmen der Aus- und Fortbildung ständig berücksichtigt werden. Ein Aushang in der Dienststelle wäre zusätzlich wünschenswert, so kann eine ständige Präsenz dieses wichtigen Themas erreicht werden. Das Personal hat die Fakten täglich im Blick und kann sich mit ihnen auseinandersetzen - nicht nur einmal im Jahr während der Fortbildung.

Äußerste Vorsicht beim Überfahren rotzeigender LSA

- Schrittgeschwindigkeit
- Immer sofort anhaltebereit
- Teamwork! Beifahrer beobachtet den Verkehrsraum ebenfalls
- Stets Blaulicht und Signalhorn gemeinsam verwenden

Stark überhöhte Geschwindigkeit vermeiden

- Verschwindend geringer Zeitvorteil bei kurzer Fahrtstrecke
- Deutlich erhöhtes Unfallrisiko

Vorsicht beim Überholen anderer Fahrzeuge

- Fahrweg rechtzeitig per Blinker ankündigen
- Auf Seitenabstand achten
- Rechtsüberholen wo möglich vermeiden

Blaulicht und Signalhorn stets gemeinsam verwenden

- (wenn nicht einsatztaktisch absolut kontraindiziert)

Im Zugverband Abstand beachten

- Zu kleiner Abstand: Auffahrgefahr zum vorausfahrenden Fahrzeug
- Zu großer Abstand: Zug wird von den übrigen Verkehrsteilnehmern nicht als geschlossene Einheit wahrgenommen

Stets mit dem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen

- Begegnung mit einem Einsatzfahrzeug ist für die anderen Kraftfahrer einer Ausnahmesituation

Eigene Fähigkeiten und Emotionen beachten

- Kopf „freimachen“ für die Anforderungen der Fahrt
- Bei hochfrequentierten Einsatzmitteln: Fahrerwechsel

7. Beispiele für Verkehrsunfälle auf Einsatzfahrten

An dieser Stelle sollten ursprünglich Einsatzberichte und Fotos von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Einsatzfahrzeugen veröffentlicht werden, um den Praxisbezug zu verdeutlichen und anzuzeigen, wie schnell aus einer zunächst völlig harmlos erscheinenden Situation ein Unfallereignis resultiert.

Da jedoch in Zusammenhang mit der Befragung stets die verständliche Bitte um äußerst vertraulichen Umgang mit diesem Datenmaterial gebeten wurde, können hier nur Auszüge aus Unfallmeldungen wiedergegeben werden. Alle Informationen wurden im Rahmen der Befragung und Recherche gewonnen und sind nachfolgend sinngemäß dargestellt. Allerdings wurden sie so verändert, dass keine Rückschlüsse auf den Ort des Geschehens möglich sind (aus diesem Grund müssen auch Quellenangaben entfallen).

„...der fließende Verkehr auf der Landstrasse bildete eine Gasse, in die der Funkstreifenwagen unter Einsatz von Blaulicht und Signalhorn einfuhr. Ein entgegenkommendes Fahrzeug nahm den Streifenwagen nicht wahr und nutzte die Gasse zu einem Überholversuch. Dabei kam es zum Frontalzusammenstoß...“

„...der Funkstreifenwagen tastete sich bei Rotlicht der LSA mit Blaulicht und Martinshorn in den Kreuzungsbereich vor und kam zum Stillstand in Kreuzungsmitte. Nach dem Wiederauffahren hatte das Polizeifahrzeug die Kreuzung bereits fast vollständig verlassen, als ein Fahrzeug des Querverkehrs mit hoher Geschwindigkeit in sein Heck prallte...“

„...die Ampelanlage vor der Feuerwache wird durch die Feuerwehr beeinflusst und zeigt rot für den Querverkehr. Ein RTW passiert bei „grün“ den Kreuzungsbereich mit Sondersignal. Nach einer Minute zeigt die Ampel noch immer „rot“ für die übrigen Kraftfahrer. Ein PKW-Fahrer vermutet einen Defekt in der Signalanlage und fährt trotz Rotlicht in die Kreuzung ein; dabei prallt er mit einem zweiten RTW zusammen, der kurz nach dem ersten Fahrzeug ausgerückt war wobei der RTW durch seine hohe Geschwindigkeit und Kurvenfahrt außer Kontrolle gerät und umstürzt...“

„...ein NEF fährt mit Blaulicht und Signalhorn, als ein vorausfahrender PKW nach rechts an den Straßenrand ausschert. Der Fahrer des NEF deutet dieses als „freie Bahn schaffen“ und überholt den PKW. Als das Einsatzfahrzeug mit dem PKW auf gleicher Höhe ist, schert der PKW unvermittelt nach links aus; es kommt zum Zusammenstoß mit hoher Geschwindigkeit. Der PKW wird mitgeschleift, die Fahrerin eingeklemmt und alle Insassen der Fahrzeuge verletzt. Wie sich im Nachhinein herausstellte, diente das Ausscheren an den rechten Fahrbahnrand nur der Vorbereitung des Linksabbiegens in eine Grundstückszufahrt – das Einsatzfahrzeug hatte die PKW-Fahrerin gar nicht wahrgenommen...“

„...beim Befahren des Wochenmarktes (mit Sonderrechten) streifte der hohe Aufbau eines RTW das herausstehende Dach eines Marktstandes. RTW und Marktstand wurden schwer beschädigt...“

„...der Funkstreifenwagen passierte den Rückstau vor einer Kreuzung auf der Gegenfahrbahn, um dann im Kreuzungsbereich vor den haltenden PKW nach rechts abzubiegen. Als das Polizeifahrzeug schon nahezu vollständig die Kreuzung verlassen hatte, fuhr eine Fahrzeugführerin unvermittelt an und stieß mit dem querenden Funksreifenwagen zusammen, der während des gesamten Fahrmanövers Blaulicht und Signalhorn in Betrieb hatte...“

„...das NEF fuhr mit Sonder- und Wegerechten bei Rotlicht in einen Kreuzungsbereich. Ein Zweiradfahrer aus dem Querverkehr, der die Kreuzung ebenfalls passieren wollte, nahm das Einsatzfahrzeug sehr spät wahr und leitete eine Vollbremsung ein, wobei er mit seinem Krad zu Fall kam...“

„...der RTW fuhr mit Blaulicht und Signalhorn langsam in den Kreuzungsbereich ein und passierte diesen ohne besondere Vorkommnisse. Im Nachhinein teilte die Polizei mit, dass es an der Kreuzung zu einem Unfall im Querverkehr gekommen war, der durch das Überqueren der Straße bei „rot“ verursacht worden sein soll...“

„...das erste Fahrzeug eines im Zugverband ausrückenden Löschzuges musste verkehrsbedingt stark bremsen, die nachfolgenden Einsatzfahrzeuge demzufolge ebenfalls, wobei das vierte Fahrzeug (Löschfahrzeug) nicht mehr rechtzeitig zum Stehen kam und auf die vorausfahrende Drehleiter aufprallte. Der Beifahrer des

Löschfahrzeuges wurde eingeklemmt, aber nur leicht verletzt. An beiden Fahrzeugen entstand hoher Sachschaden...”

„...ein RTW befuhr mit Blaulicht und Signalhorn eine enge, innerstädtische Straße als ein vor ihm fahrender PKW an den Fahrbahnrand fuhr. Ein entgegenkommendes Fahrzeug fuhr ebenfalls an den Rand und blieb dort stehen. Als der RTW den vor ihm fahrenden PKW passieren will, schert dieser nach links aus um in eine Grundstückszufahrt einzufahren. Es kommt zum Zusammenstoß. Der Fahrer des PKW hatte den RTW nicht bemerkt und das Anhalten des entgegenkommenden Fahrzeuges als Vorfahrtverzicht für seinen Abbiegevorgang gedeutet...”

„...das NEF fuhr in den frühen Abendstunden (Dämmerung) über eine breite Straße innerhalb einer Ortschaft, auf der keine weiteren Fahrzeuge unterwegs waren. Der Fahrer verzichtete deshalb auf das Signalhorn und setzte nur das Blaulicht ein. Unmittelbar vor dem NEF fuhr ein PKW vom Parkplatz auf die Straße, dem das Einsatzfahrzeug ungebremst in die Seite fuhr. Der Fahrer des PKW wurde schwerstverletzt eingeklemmt, die Insassen des NEF trugen leichte Verletzungen davon. Die Einsatzfahrt war nicht ursächlich für den Unfall, da der PKW unvermittelt in den Straßenbereich einfuhr ohne auf den Verkehr zu achten. Es wäre auch mit jedem anderen Fahrzeug zum Unfall gekommen. Die hohe Geschwindigkeit des Einsatzfahrzeuges hingegen führte zur Schwere der Verletzungen...”

“...beim Abbiegen in eine enge Seitenstraße berührte die Drehleiter ein im Kreuzungsbereich falsch geparktes Fahrzeug. Da Menschenleben in Gefahr waren und die Drehleiter am Einsatzort dringend benötigt wurde, musste die Beschädigung des abgestellten PKW unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Mittel hingenommen werden...”

„...beim passieren eines großen Kreuzungsbereiches bei „rot“ hatte der ELW die Kreuzung schon nahezu vollständig mit großer Vorsicht überquert und bereits wieder beschleunigt, als ein PKW mit hoher Geschwindigkeit aus dem Querverkehr gegen das Einsatzfahrzeug prallte. Der ELW wurde herumgeschleudert, geriet außer Kontrolle und überschlug sich. Der Beifahrer des ELW und die Fahrzeugführerin des PKW wurden verletzt, am ELW entstand Totalschaden...”

„...der Funkstreifenwagen passierte mit Blaulicht und Signalhorn einen großen, innerstädtischen Kreuzungsbereich mit Autobahnauffahrt bei „rot“. Nach dem augenscheinlich alle Verkehrsteilnehmer das Einsatzfahrzeug wahrgenommen hatten und passieren ließen, beschleunigte die Fahrerin nach der Kreuzungsmitte wieder aus der Schrittgeschwindigkeit heraus, da die Situation offensichtlich geklärt war. In diesem Moment fuhr ein Fahrzeug aus dem Querverkehr mit hoher Geschwindigkeit auf dem Weg zur Autobahn an allen wegen des Einsatzfahrzeuges haltenden Fahrzeugen vorbei und prallte dem Funkstreifenwagen ungebremst ins Heck. Der Fahrer des PKW wurde dabei leicht verletzt und gab nachher an, durch einen LKW auf der Linksabbieger-Fahrspur neben sich das Einsatzfahrzeug nicht wahrgenommen zu haben. Das alle anderen Fahrzeuge trotz „grün“ stehen blieben hätte ihn zwar gewundert aber nicht weiter beschäftigt...“

„...unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten fuhr das TLF der Feuerwehr mit Schrittgeschwindigkeit in einen Kreuzungsbereich. Da der Fahrer des TLF die Kreuzung durch die dichte Bebauung nur schlecht einsehen konnte, musste er das Fahrzeug fast zum Stillstand bringen. Ein PKW-Fahrer aus dem Querverkehr fuhr mit hoher Geschwindigkeit in den Kreuzungsbereich ein, konnte bei regennasser Fahrbahn nicht mehr rechtzeitig anhalten und fuhr seitlich gegen das Einsatzfahrzeug. Der PKW-Fahrer wurde leicht verletzt und gab an, kein Signalhorn vernommen und das TLF erst gesehen zu haben, als es seinen Fahrweg kreuzte.

PKW und Löschfahrzeug wurden schwer beschädigt...“

8. Schlussbetrachtung/Ausblick

Zielsetzung dieser Arbeit ist es, einen Beitrag zur Reduzierung der Unfallhäufigkeit bei Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten zu leisten. Dafür wurde zunächst eine deutschlandweite Datenerhebung bei Feuerwehren und Polizeibehörden durchgeführt, um einen Überblick sowohl über die aktuelle Unfallsituation als auch die bereits angewendeten Präventionsstrategien zu gewinnen. Anhand der Ergebnisse konnten typische Unfallsituationen identifiziert werden. Darauf aufbauend wurden konzeptionelle Empfehlungen für technische, personenbezogene und organisatorische Maßnahmen ausgesprochen. Hauptaugenmerk lag dabei auf der Aus- und Fortbildung. Hier können durch optimierte Weiterbildungsprozesse vor allem unter Beachtung psychologischer Aspekte gute Ergebnisse erzielt werden.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen nicht nur die Ergebnisse der Befragung, die bereits im Vorfeld vermutet werden konnten (Unfallhäufung vor allem bei der Anfahrt zum Einsatz, Unfallschwerpunkt beim Überfahren rotzeigender LSA), sondern vor allem solche Ergebnisse, die eher überraschend sind (keine Unfallhäufung, wenn nur Blaulicht ohne Horn in Betrieb, deutliche Auswirkung der Lackierung).

Die vorliegende Darstellung soll den Fahrausbildern von Polizei und Feuerwehr helfen, nicht nur ihre eigenen örtlichen Erkenntnisse einzubringen, sondern auch an den Erfahrungen ihrer Kollegen im gesamten Bundesgebiet teilzuhaben. Sie können so ihr eigenes Ausbildungskonzept hinsichtlich der Zielsetzung überprüfen und finden sowohl Anregungen als auch plastisches Anschauungsmaterial für ihre Ausführungen im Rahmen der Fahrinstruktion.

Einsatzfahrern selbst sollen diese Empfehlungen vor allem eine Erleichterung in ihrem ohnehin sehr belasteten Alltag sein und ihnen zusätzliche Sicherheit im Umgang mit dem Einsatzfahrzeug bringen. Davon profitieren auch alle übrigen Verkehrsteilnehmer.

Den höchsten Gewinn haben zweifelsfrei aber jene, die in Not geraten und auf die Hilfe von Feuerwehr und Polizei angewiesen sind. Ihnen wird ohne große

Verzögerungen bei der Anfahrt zum Einsatzort schnelle und professionelle Hilfe zu Teil.

Letztendlich steht außer Frage, dass die in dieser Arbeit angeregten Maßnahmen zunächst mit zusätzlichen Kosten verbunden sind. In Zeiten knapper Finanzen der öffentlichen Hand ist es für die Verantwortlichen von Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienst zweifellos äußerst schwierig, die notwendigen Mittel anzufordern. Gleichwohl sich diese Aufwendungen in den allermeisten Fällen bereits amortisieren, wenn sie dazu beitragen können auch nur einen Unfall zu verhindern.

If you think safety is expensive, try an accident !

(Redewendung aus der Fliegerei)

**Den Fahrern von Einsatzfahrzeugen
allzeit Gute Fahrt**

9. Literaturverzeichnis

- [1] DraENGEln? Hintergrundinformation zur BG/DVR-Jahresaktion 2005, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Bonn
www.jahresaktion2005.dvr.de
- [2] Verkehrsmittelbestand 2005, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden,
<http://www.destatis.de/basis/d/verk/verktab2.php>
- [3] „Verbesserung der Sicherheit bei Sondersignaleinsätzen“
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach, Info 34/95
- [6] Straßenverkehrsrecht, Ausgabe 2005, Deutscher Taschenbuch Verlag, München
- [4] LECHLEUTHER, A. Dr. med Dr. rer. nat; FEHN, K. Dr. jur. „Einsatz von First Respondern“, Institut für Notfallmedizin (IfN), Berufsfeuerwehr Köln, 1998
www.stadt-koeln.de/feuerwehr/rettung/ifn/wissenschaft/artikel/00415/index.html
- [5] Arbeitsgemeinschaft Leiter der Berufsfeuerwehren „Qualitätskriterien für die Bedarfsplanung von Feuerwehren in Städten“, AGBF Bund, Berlin, 1998
- [7] SCHNEIDER, K.: Feuerwehr im Straßenverkehr, 2. Auflage 1995, Verlag W. Kohlhammer; Stuttgart – Berlin – Köln
- [8] SCHÖNFELDER : Deutsche Gesetze
- [9] WASIELEWSKI, A.: Sonderrechte im Einsatz, 2. Auflage 2005, Lehmanns Media, Berlin
- [10] SPENGLER, B.: „Sonderrechte für das NEF?“, Rettungs Magazin 1/2006, Kortlepel Verlag, Bremen
- [11] www.feuerwehrmann.de/Nachdenken
- [12] BERLINER FEUERWEHR, Jahresberichte
<http://www.berliner-feuerwehr.de/fileadmin/bfw/dokumente/Download/BF/>
- [13] Prospekt „Produktübersicht Einsatzfahrzeuge – mit Sicherheit zum Einsatz“ (Produktinfo Warnanlagen), Hella KgaA, Lippstadt
- [14] BERLINER FEUERWEHR, „Folienbeklebung von Einsatzfahrzeugen“
<http://www.berliner-feuerwehr.de/folienbeklebung.html>
- [15] FEUERWEHR FRANKFURT: „Rüst- und Gerätewagen“
<http://www.stadt-frankfurt.de/feuerwehr/>
- [16] TRUCKENMUELLER, J.: Foto Löschzug Mönchengladbach, Feuerwache 3
www.truckenmueller.de
- [17] PETER, M.: Polizeifahrzeuge aus Deutschland und Europa, Heel Verlag, Königswinter, 1. Auflage 2003

[18] Flyer „Blaulicht und Martinshorn – das Ende einer Einsatzfahrt“, ADAC Hansa e.V., Abt. Verkehr und Technik, Hamburg

[19] Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung NW, Innenministerium NW und Ministerium für Gesundheit und Soziales NW, Runderlass vom 5.4.2004

[20] MELCHENBAUM, zitiert in TEEGEN, F. : Posttraumatische Belastungsstörungen bei gefährdeten Berufsgruppen, Verlag Hans Huber, Bern – Göttingen – Toronto – Seattle

[21] LUTOMSKY,B., FLAKE,F.: Leitfaden Rettungsdienst, 3. Auflage 2003, Verlag Urban & Fischer, München – Jena

[22] TEEGEN, F. : Posttraumatische Belastungsstörungen bei gefährdeten Berufsgruppen, Verlag Hans Huber, Bern – Göttingen – Toronto – Seattle

[23] Prospekt „Unsere Polizeifahrzeuge“, Mercedes-Benz AG, 2006

[24] Prospekt „Sicherheitsprogramm Einsatzfahrzeuge“,
Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Bonn

[25] <http://www1.polizei-nrw.de/im/Aktuelles/article/neuepassat.html>

[26] Prospekt „Interaktive Fahrausbildung – Für Sicherheit im Einsatz
(Produktinfo Fahrsimulator), Rheinmetall Defence Electronics GmbH, Bremen

[27] Internetpräsenz der Polizei Bayern, Porträt Fahrsimulator
<http://www.polizei.bayern.de/wir/index.html/2065>

Abkürzungen:

BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
AGBF	Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren
STVO	Straßenverkehrs-Ordnung
STVZO	Straßenverkehrs-Zulassungsordnung
StGB	Strafgesetzbuch
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
VwV	Verwaltungs-Vorschrift
StVG	Straßenverkehrsgesetz
NEF	Notarzt-Einsatzfahrzeug
RTW	Rettungswagen
NAW	Notarztwagen
LF	Löschgruppenfahrzeug
TLF	Tanklöschfahrzeug
ELW	Einsatzleitwagen
RAL	Normungssystem für Farben (Reichsausschuss für Lieferbedingungen)
LSA	Lichtsignalanlage
PTBS	Posttraumatische Belastungsstörung
RDS	Radio-Data-System

Bilder:

Bild 1: Verhältnis Tageszeiten/Unfallhäufigkeit

Bild 2: Unfallsituation (Anfahrt zum Einsatzort /Sonstige)

Bild 3: Bedeutung des Signalstatus

Bild 4: Unfallverursacher

Bild 5: Typische Unfallsituationen

Bild 6: Charakteristik der Schallausbreitung im städtischen Umfeld

Bild 7: Landsignal, weit nach vorne reichend, durchdringende Signalcharakteristik, für den Einsatz auf Land- und Schnellstraßen

Bild 8: Stadtsignal, vollklingende, tremolierende und breit wirkende Signalabstrahlung

Bild 9: Wasserrettungsfahrzeug der Feuerwehr Frankfurt: Ortstypische Sonderlackierung in weiß/leuchtrot

Bild 10: Fahrzeuge der BF Mönchengladbach: Im direkten Vergleich zu Bild 9 bedarf die deutlich bessere Erkennbarkeit leuchtrot lackierter Fahrzeuge keiner Erläuterung mehr

Bild 12: Streifenwagen einer Verkehrseinheit in Suffolk, Großbritannien: Weiße Grundfarbe mit auffälliger, retroreflektierender blauer und gelber Quadratbeklebung

Bild 12: Streifenwagen der Autobahnpolizei Luxemburg: Weiße Grundfarbe, blaue und rote Streifen, Stoßfänger und Seitenschweller leuchtrot lackiert

Bild 13: Streifenwagen der Polizei Hamburg im Vergleich zu Bild 11 und 12: Grundfarbe Silber, blaue Beklebung mit reflektierendem Polizei – Schriftzug

Bild 14: Ausschnitt aus dem Flyer „Blaulicht und Martinshorn – was tun?“ des ADAC

Bild 15: Funkstreifenwagen auf Basis eines modernen PKW – lackierte Stoßfänger und Fahrtrichtungsanzeiger in den Außenspiegeln führen zu kostspieligen Reparaturen bei Bagatellunfällen

Bild 16: Funkstreifenwagen der Polizei beim Fahrsicherheitstraining

Bild 17: Fahrsimulator der Bayerischen Bereitschaftspolizei. Die Mechanik dient der Nachempfindung von Fahrbewegungen

Bild 18: Blick aus der Perspektive des Fahrers im Simulator der niederländischen Polizei

Stephan Bockting – Gerhart-Hauptmann-Str.92 – 47058 Duisburg

Tel. 0203/3462558 – Fax.0208/875763 – E-Mail:Stephan.Bockting@gmx.de

Duisburg, im Januar 2006

Datenerfassung zur Untersuchung

„Verkehrsunfälle bei Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten“

der Bergischen Universität Wuppertal
Fachbereich Methoden der Sicherheitstechnik/Unfallforschung

Ausführung „FEUERWEHR“

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen einer Diplomarbeit sollen Verkehrsunfälle auf Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten untersucht werden. Hintergrund der Arbeit ist es, klassische Unfallsituationen zu ermitteln und daraus eine Arbeitshilfe für die Aus- und Fortbildung von Fahrerinnen und Fahrern zu entwerfen.

Die Auswertung des nachfolgende Fragebogens gibt uns dazu die Möglichkeit.

Wir möchten Sie daher freundlich darum bitten, den nachfolgenden Fragebogen auszufüllen und zurückzusenden – Sie würden uns damit helfen, einen möglichst repräsentativen Überblick zu bekommen. Sollten Sie darüber hinaus Informationen für uns haben, die für dieses Thema interessant sind, jedoch nicht auf dem Fragebogen erfasst werden (Unfall-/Einsatzberichte, Fotos, etc.), würden wir uns sehr freuen, wenn Sie uns diese per Mailanhang, per Fax oder auf dem Postweg zuschicken könnten.

Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und nur für den vorgesehenen Zweck benutzt.

Für weitere Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne unter der angegeben Rufnummer und Mailadresse zur Verfügung.

1.) Wie häufig kam es in den vergangenen fünf Jahren in Ihrer Behörde zu Verkehrsunfällen bei Einsatzfahrten insgesamt?

mal

2.) Wie häufig kam es dabei zu Sachschäden?

mal

Verletzten? mal

Getöteten? mal

3.) Kam es vor allem bei der Anfahrt zur Einsatzstelle zu Unfällen?

☐ **nein**

☐ **ja**

4.) Kam es vor allem zu bestimmten Tageszeiten zu Unfällen?

☒ **nein**

☒ **ja, und zwar:**

☐ **tagsüber**

☐ **Dämmerung**

☐ **nachts**

5.) Kam es häufiger zu Unfällen, wenn nur blaues Blinklicht ohne Signalhorn in Betrieb war?

☒ **nein**

☒ **ja**

6.) Wer wurde häufiger als Unfallverursacher beschuldigt?

☒ **Fahrer des Einsatzfahrzeuges** ☒ **Unfallgegner**

☒ **keiner von beiden**

7.) Gab es einzelne Fahrzeugtypen, die häufiger in Unfälle verwickelt waren als andere ?

☒ **nein**

☒ **ja, und zwar:**

☐ **RTW**

☐ **NEF**

☐ **ELW**

☐ **(H-)LF**

☐ **Sonstige, und zwar:**

8.) Wurden größere/auffälligere Fahrzeuge seltener in Unfälle verwickelt?

☒ **nein**

☒ **ja**

9.) Gab es „typische“ Unfallsituationen?

☒ **nein**

☒ **ja, und zwar:**

☐ **Kreuzungen**

☐ **Überfahren von rotzeigenden Ampeln**

☐ **Überholen**

☐ **Fahren auf der Gegenfahrbahn**

☐ **hohe Geschwindigkeit des Einsatzfahrzeuges**

☐ **Berühren anderer Fahrzeuge beim Überholen/Vorbeifahren**

☐ **sonstige, und zwar:**

10.) Wurden in Ihrer Behörde aus Aspekten der Verkehrssicherheit besondere organisatorische Maßnahmen getroffen?

- ☐ **Einsatz besonders großer/auffälliger Fahrzeuge, z.B. Van, Kleinbusse oder Geländewagen als ELW oder NEF**
- ☐ **auffällige Lackierung der Fahrzeuge - wenn ja:**
 - ☐ **RAL 3024 (tagesleuchtrot)** ☐ **rot/gelb** ☐ **sonstiges**
- ☐ **Empfehlung, immer Blaulicht und Signalhorn zu verwenden**
- ☐ **Fahrsicherheitstraining**
- ☐ **Pressluftfanfaren als Signaleinrichtung**
- ☐ **Ausstattung der Fahrzeuge mit Automatikgetriebe**

11.) Weitere Informationen/Anregungen, die für diese Untersuchung von Interesse sein könnten:

12.) Können Sie uns Unfallberichte / Fotos für die Verwendung innerhalb dieser Studie zur Verfügung stellen? Wenn ja, bitte als Mailanhang beifügen bzw. per Fax oder auf dem Postweg senden.

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit !

Gerne informieren wir Sie auch über das Ergebnis der Untersuchung und stellen Ihnen die Arbeit nach Abschluss zur internen Verwendung zur Verfügung

Stephan Bockting – Gerhart-Hauptmann-Str.92 – 47058 Duisburg

Tel. 0203/3462558 – Fax.0208/875763 – E-Mail:Stephan.Bockting@gmx.de

Duisburg, im Januar 2006

Datenerfassung zur Untersuchung

„Verkehrsunfälle bei Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten“

der Bergischen Universität Wuppertal
Fachbereich Methoden der Sicherheitstechnik/Unfallforschung

Ausführung „POLIZEI“

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen einer Diplomarbeit sollen Verkehrsunfälle auf Einsatzfahrten mit Sonder- und Wegerechten untersucht werden. Hintergrund der Arbeit ist es, klassische Unfallsituationen zu ermitteln und daraus eine Arbeitshilfe für die Aus- und Fortbildung von Fahrerinnen und Fahrern zu entwerfen.

Die Auswertung des nachfolgende Fragebogens gibt uns dazu die Möglichkeit.

Wir möchten Sie daher freundlich darum bitten, den nachfolgenden Fragebogen auszufüllen und zurückzusenden – Sie würden uns damit helfen, einen möglichst repräsentativen Überblick zu bekommen. Sollten Sie darüber hinaus Informationen für uns haben, die für dieses Thema interessant sind, jedoch nicht auf dem Fragebogen erfasst werden (Unfall-/Einsatzberichte, Fotos, etc.). würden wir uns sehr freuen, wenn Sie uns diese per Mailanhang, per Fax oder auf dem Postweg zuschicken könnten.

Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und nur für den vorgesehenen Zweck benutzt.

Für weitere Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne unter der angegeben Rufnummer und Mailadresse zur Verfügung.

1.) Wie häufig kam es in den vergangenen fünf Jahren in Ihrer Behörde zu Verkehrsunfällen bei Einsatzfahrten insgesamt?

mal

2.) Wie häufig kam es dabei zu - Sachschäden?

mal

- Verletzten?

mal

- Getöteten?

mal

3.) Kam es vor allem bei der Anfahrt zur Einsatzstelle zu Unfällen?

☐ **nein**

☐ **ja**

4.) Kam es vor allem an bestimmten Tageszeiten zu Unfällen?

- ☐ **nein** ☐ **ja, und zwar:**
☐ **tagsüber** ☐ **Dämmerung** ☐ **nachts**

5.) Kam es häufiger zu Unfällen, wenn nur blaues Blinklicht ohne Signalhorn in Betrieb war?

- ☐ **nein** ☐ **ja**

5a.) War es in diesen Situationen häufig einsatztaktisch notwendig, auf die Verwendung des Signalhorns zu verzichten, um den Einsatzzweck nicht zu gefährden?

- ☐ **nein** ☐ **ja**

6.) Wer wurde häufiger als Unfallverursacher beschuldigt?

- ☐ **Fahrer des Einsatzfahrzeuges** ☐ **Unfallgegner**
☐ **keiner von beiden**

7.) Gab es einzelne Fahrzeugtypen, die häufiger in Unfälle verwickelt waren als andere?

- ☐ **nein** ☐ **ja, und zwar:**
☐ **PKW** ☐ **Kleinbusse** ☐ **Kräder**

8.) Wurden größere/auffälligere Fahrzeuge (z.B. VW-Bus – Funkstreifenwagen) seltener in Unfälle verwickelt?

- ☐ **nein** ☐ **ja**

9.) Gab es „typische“ Unfallsituationen?

- ☐ **nein** ☐ **ja, und zwar:**
☐ **Kreuzungen** ☐ **Überfahren von rotzeigenden Ampeln**
☐ **Überholen** ☐ **Fahren auf der Gegenfahrbahn**
☐ **hohe Geschwindigkeit des Einsatzfahrzeuges**
☐ **Berühren anderer Fahrzeuge beim Überholen/Vorbeifahren**

☐ **sonstige, und zwar:**

10.) Wurden in Ihrer Behörde aus Aspekten der Verkehrssicherheit besondere organisatorische Maßnahmen getroffen?

- ☐ **Einsatz besonders großer/auffälliger Fahrzeuge, z.B. Van, Kleinbusse, etc.**
- ☐ **besonders auffällige Lackierung (Warnstreifen, Reflexfolien, etc.)**
- ☐ **Empfehlung, nach Möglichkeit Blaulicht und Signalhorn zu verwenden**
- ☐ **Fahrsicherheitstraining**
- ☐ **Ausstattung der Fahrzeuge mit Automatikgetriebe**

11.) Weitere Informationen/Anregungen, die für diese Untersuchung von Interesse sein könnten:

12.) Können Sie uns Unfallberichte / Fotos für die Verwendung innerhalb dieser Studie zur Verfügung stellen? Wenn ja, bitte als Mailanhang beifügen, bzw. per Fax oder auf dem Postweg senden.

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit !

Gerne informieren wir Sie auch über das Ergebnis der Untersuchung und stellen Ihnen die Arbeit nach Abschluss zur internen Verwendung zur Verfügung