

1 Einleitung

Alarm – die Feuerwehr rückt aus. Mit flackerndem Blaulicht und lautem Martin-Horn rast das Löschfahrzeug zum Einsatzort. Dieses Bild ist häufig in den Köpfen der Bevölkerung verankert: Einerseits kommt die Feuerwehr schnell und hilft kompetent, andererseits ist die Fahrweise in manchen Fällen schlicht draufgängerisch.

Untersuchungen belegen, dass bei Alarmfahrten ein vierfach höheres Risiko besteht, in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt zu werden, als bei normalen Fahrten. Die Gefahren entstehen vor allem durch mangelnde Erfahrung: auf Seiten der Verkehrsteilnehmer bei einer Begegnung mit einem Einsatzfahrzeug und auf Seiten des Einsatzfahrers bei der Bewältigung von Risikosituationen bzw. aufgrund mangelnder Praxis und Routine beim Fahren eines Nutzfahrzeugs.

Von den Einsatzfahrern werden ein geschärftes Gefahrenbewusstsein und ein überdurchschnittliches fahrerisches Können verlangt. Dies beides kann man nur durch häufige Praxis und eine entsprechende Ausbildung erhalten. Der Verfasser ist daher der Meinung, dass ein Fahrsicherheitstraining und ein spezielles Geländefahrtraining Pflicht für alle Einsatzfahrer sein sollte. Beides kann dieses Rote Heft nicht ersetzen – und soll es auch gar nicht. Dieses Rote Heft soll aber Hinweise, gepaart mit Erfahrungen und Tipps, geben, die als Grundlage einer Einsatzfahrausbildung oder zur Wiederholung von Lehrgängen und Seminaren dienen können. Bewusst wurde der Schwerpunkt dabei auf die rechtlichen Grundlagen und die Geländefahrausbildung gelegt, da hier häufig Defizite bestehen.

In diesem Roten Heft wird mit Absicht nicht auf die Problematik der Inanspruchnahme von Sonderrechten bei Fahrten mit privaten Pkw zum Feuerwehrhaus eingegangen; vielmehr soll nur die Einsatzfahrt behandelt werden, die mit dem Ausrücken des Feuerwehrfahrzeugs beginnt.

Ich wünsche allen Einsatzfahrern sichere und unfallfreie Alarmfahrten.

Filderstadt, im August 2022

Jochen Thorns

2 Der Fahrer von Sonderrechtsfahrzeugen

Ganz bewusst wird an dieser Stelle von Fahrer und nicht von Maschinist gesprochen, denn die Voraussetzungen für das Führen von Sonderrechtsfahrzeugen betreffen nicht nur Löschfahrzeuge und Rüstwagen oder Drehleitern, sondern auch Einsatzleitwagen oder Rettungsdienstfahrzeuge.

Jeder Feuerwehrangehörige sollte die folgenden Anforderungen erfüllen, bevor er Einsatzfahrten unter Inanspruchnahme von Sonderrechten durchführt:

- körperliche Fahrtauglichkeit (kein Alkohol, keine Drogen oder Rauschmittel, Gesundheit);
- Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis;
- Nachweis entsprechender Fahrpraxis;
- Einweisung in die Bedienung des entsprechenden Fahrzeugs;
- feuerwehrinterne Einweisungs- bzw. Abnahmefahrt;
- Durchführung diverser Übungsfahrten (ohne Sonder-signal) mit dem entsprechenden Fahrzeug;
- Unterweisung über die Sonderrechte (§§ 35, 38 StVO);
- mindestens abgeschlossene Truppmann- und Sprechfunker-Ausbildung;
- bei Lösch- und Wechselladerfahrzeugen sowie Rüstwagen: abgeschlossene Maschinisten-Ausbildung;

- bei Hubrettungsfahrzeugen: abgeschlossene Drehleiter-Maschinisten-Ausbildung.

Es wird empfohlen, dass die Fahrer von Sonderrechtsfahrzeugen zudem an einem speziellen Fahrsicherheits- und – bei entsprechenden Fahrzeugen – an einem Geländefahrtraining für Einsatzkräfte teilnehmen. Gerade das Geländefahrtraining sollte jedoch nicht mit den eigenen Fahrzeugen durchgeführt werden, da es dabei zu erheblichen Folgeschäden, beispielsweise am Kühler und am Fahrzeugrahmen, kommen kann.

Beim Führerschein ist zu beachten, dass die Fahrberechtigung für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 7,5 Tonnen auf das 50. Lebensjahr begrenzt ist. Nur wer sich ärztlich und augenärztlich untersuchen lässt, darf weiterhin Fahrzeuge der Klassen C und CE lenken (begrenzt auf die Dauer von fünf Jahren). Werden die Untersuchungen nicht durchgeführt, erlischt automatisch die Fahrerlaubnis. Dies gilt übrigens für alle Führerscheininhaber, ganz gleich, ob sie den Scheckkarten-EU-Führerschein oder noch den alten Führerschein besitzen.

Grundsätzlich ist der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges für die Fahrweise und damit für das Fahrzeug sowie die Mannschaft verantwortlich. Er soll mit dem Fahrzeug schnellstmöglich, aber gleichzeitig sicher am Einsatzort ankommen. Das heißt, der Fahrer muss den Fahrstil seinen Fähigkeiten, seiner Erfahrung und natürlich den äußeren Bedingungen (Verkehrsdichte, Wetter, Straßenverhältnisse) anpassen. Er ist auch für das Ein- und Ausschalten der akustischen Warneinrichtung (»Martin-Horn«) zuständig – und nicht der Fahrzeugführer. Der Fahr-

zeugführer, also der Trupp-, Staffel- oder Gruppenführer, hat kein Recht, dem Fahrer eine offensive Fahrweise vorzuschreiben. Sollte der Fahrer aber offensichtlich der Situation nicht gewachsen sein, muss der Fahrzeugführer mäßigend eingreifen.



Merke:

**Der Fahrer schaltet die optischen wie akustischen Sonder-
signaleinrichtungen ein und nicht der Fahrzeugführer (z. B.
Gruppenführer).**

Seit 2011 gibt es in Deutschland den so genannten Feuerwehr-Führerschein, den ehrenamtliche Angehörige der Feuerwehren und der Katastrophenschutzorganisationen nach einer internen Schulung und Prüfung erhalten können. Er gilt je nach Ausführung entweder von 3,5 bis 4,75 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht oder von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Auch ein Anhänger darf mitgeführt werden, wobei das genannte zulässige Gesamtgewicht auch in der Kombination nicht überschritten werden darf. Wichtig ist: Der Feuerwehr-Führerschein gilt nur in der Bundesrepublik Deutschland, nicht jedoch in der Europäischen Union oder dem außereuropäischen Ausland. Eine Ausnahme bildet Österreich: Hier gilt der deutsche Feuerwehr-Führerschein ebenfalls.

3 Sonderrechte

Alarm – die Feuerwehr eilt zum Einsatzort. Das dabei manche Verkehrsregeln nicht beachtet werden können, ist völlig klar. Wer kann schon die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit einhalten, an roten Ampeln stehen bleiben oder in einer Tempo-30-Zone »rechts vor links« beachten, wenn es um die Rettung von Menschenleben geht? Ganz klar, man muss von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) abweichen und Sonderrechte in Anspruch nehmen. Dabei gibt es nicht das Sonderrecht, sondern zwei Vorschriften, welche die Sonderrechte regeln: die Paragraphen 35 und 38 StVO (Bild 1).

§ 35 regelt die Befreiung von den Vorschriften der StVO, während § 38 die Vorschriften rund um die Sondersignalanlagen normiert.

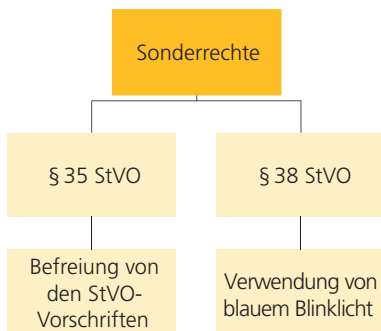


Bild 1: Die Sonderrechte werden durch zwei Paragraphen normiert: § 35 befreit von den StVO-Vorschriften, § 38 räumt das »Wegerecht« ein.

Die Inanspruchnahme der Sonderrechte muss der Fahrer deutlich mittels blauem Blinklicht und Einsatzhorn kundtun, sodass sich die anderen Verkehrsteilnehmer objektiv darauf einstellen können, das heißt, er muss den anderen Verkehrsteilnehmern eine zwar kurze, aber dennoch ausreichende Zeit zugestehen, sich auf die Sonderrechte einstellen zu können.

3.1 § 35 – die Befreiung von den StVO-Vorschriften

Paragraf 35 StVO befreit die Feuerwehren und Rettungsdienste von den Vorschriften der StVO – aber auch nur von diesen.

Beispiel:

Überschreitet man bei einer Einsatzfahrt die zulässige Höchstgeschwindigkeit und wird dabei »geblitzt«, wird in der Regel kein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Verursacht man hingegen einen Unfall, hat man unter Umständen nicht nur StVO-Vorschriften verletzt, sondern es können auch Regeln aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) wie die Schadensersatzpflicht oder aus dem Strafgesetzbuch (StGB – Unfallflucht, Körperverletzung) betroffen sein, deren straf- und zivilrechtliche Würdigung durchaus von den Strafverfolgungsbehörden und den Gerichten zu klären sind.

Bei der Betrachtung des § 35 StVO kommt es also auf die Rechtmäßigkeit der konkreten Fahrweise an (Bild 2).

§ 35

Sonderrechte

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

(2) Dagegen bedürfen diese Organisationen auch unter den Voraussetzungen des Abs. 1 der Erlaubnis, wenn sie mehr als 30 Kraftfahrzeuge im geschlossenen Verband (§ 27) fahren lassen wollen. [...]

(4) Die Beschränkungen der Sonderrechte durch Abs. 2 und 3 gelten nicht bei Einsätzen anlässlich von Unglücksfällen, Katastrophen und Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung sowie in den Fällen der Art. 91 und 87a Abs. 4 des Grundgesetzes sowie im erteidigungsfall und im Spannungsfall. [...]

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

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

Bild 2: Textauszug des § 35 StVO

Nimmt ein Einsatzfahrer die Sonderrechte nach § 35 StVO in Anspruch, kann er beispielsweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten, ein Stoppschild oder eine rote Lichtzeichenanlage überfahren, entgegen der Fahrtrichtung in eine Einbahnstraße einfahren oder auch nur an normalerweise verbotenen Stellen parken. Auch wenn bei diesen Beispielen der Eindruck entstehen könnte, dass jeder Fahrer durch den § 35 StVO eine Art »Freibrief« erhält, ist dies noch lange nicht so. Grundsätzlich ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten. Man darf also nicht durch eine Ortsdurchfahrt rasen und rücksichtslos rote Lichtzeichenanlagen ignorieren.

3.1.1 Die Voraussetzungen

Um Sonderrechte in Anspruch nehmen zu können, müssen einige Voraussetzungen erfüllt sein, die nachstehend weiter erläutert werden:

- Sonderrechte stehen u. a. nur der Feuerwehr, dem Katastrophenschutz und Fahrzeugen des Rettungsdienstes zu.
- Es müssen hoheitliche Aufgaben erfüllt werden. Im Rettungsdienst müssen Menschenleben gerettet oder schwere gesundheitliche Schäden abgewendet werden.
- Es muss eine Eilbedürftigkeit vorliegen.
- Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz muss beachtet werden (vgl. auch Kapitel 4.5).

Zunächst wird in den Abs. 1 und 5 a des § 35 StVO definiert, wer von den Vorschriften der StVO befreit ist: »Die Feuerwehr«, »der Katastrophenschutz« und »die Fahrzeuge des Rettungsdienstes«. Bewusst soll in diesem Roten Heft nicht auf die Unterschiede in den Formulierungen eingegangen werden. Einerseits ist die Rechtslage nicht völlig einheitlich, andererseits ist zu empfehlen, Sonderrechte nur dann in Anspruch zu nehmen, wenn dies den anderen Verkehrsteilnehmern auch angezeigt werden kann, also in der Regel durch die Warn- einrichtungen der Einsatzfahrzeuge.

Eine weitere Voraussetzung – insbesondere für die Feuerwehr – für die Inanspruchnahme der Sonderrechte ist die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben. Sonderrechte stehen den Feuerwehren also nur bei Einsätzen zu, die durch die Vorschriften der jeweiligen Brand- und Hilfeleistungsgesetze/Feuerwehrgesetze der Bundesländer vorgegeben sind. Dies sind in der Regel Brandeinsätze sowie öffentliche Notstände, die durch Naturereignisse, Einstürze, Unglücksfälle und Ähnliches verursacht werden. Oberste Aufgabe der Feuerwehr ist natürlich die Rettung von Menschen und Tieren aus lebensbedrohlichen Lagen.

Beispiel:

Die Bekämpfung eines Schadenfeuers (ganz gleich ob es sich um einen brennenden Papierkorb oder eine brennende Lagerhalle handelt) ist immer eine hoheitliche Aufgabe. Und auch die Rettung einer eingeklemmten Person bei einem Verkehrsunfall ist zweifelsfrei eine hoheitliche Aufgabe. Das Abstreuen einer kleineren Ölspur, das Öffnen einer zugefallenen Tür oder das Entfernen eines Wespenneistes fallen in der Regel ebenso