B 9414

NZV
Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht

Haftungs- und Versicherungsrecht, Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, Verwaltungsrecht

In Zusammenarbeit mit der
Neuen Juristischen Wochenschrift

herausgegeben von
Detlef Otto Bönke
Prof. Dr. Winfried Born
Dr. Peter Dauer
Dr. Ludwig Gehrmann
Dr. Uwe Graeger
Prof. Dr. Matthias Graw
Prof. Dr. Reinhard Greger
Prof. Dr. Christian Huber
Dr. Joachim Jagow
Dr. Gerhard Küppersbusch
Prof. Dr. Klaus Langwieder
Kurt Rüdiger Maatz
Prof. Dr. Lutz Meyer-Goßner
Urban Sandherr
Wolfgang Vogt
Christian Weibrecht
Wolfgang Wellner

www.nzv.beck.de

C.H.BECK

9/2015

14. September 2015
28. Jahrgang S. 417–464

Aus dem Inhalt

E. Ternig
Änderung der FZV im Jahr 2015 417

W. Mitsch
Strafbarkeit verspäteter Mietwagenrückgabe 423

D. Müller
Befreiungsmöglichkeit durch Sonderrechte als Unfallrisiko 428

BGH
Zumutbarkeit der Verweisung auf Reparatur in einer freien Fachwerkstatt 431

BGH
Zulässiger Ausschluss von Unfallschäden am eigenen Anhänger 434

OLG Saarbrücken
Kollision zwischen Lkw und „falsch" fahrendem Radfahrer 435

OLG Oldenburg
Zulässige Weitergabe von Daten zur Abwicklung eines Verkehrsunfalls 450

BGH
Räuberischer Angriff auf Kraftfahrer durch vorgetäuschte Polizeikontrolle (Anm. *M. Krüger*) 453

OLG Hamm
Fahrlässige Unkenntnis vom Überholverbot nach Fahrerwechsel (Anm. *T. O. Kulhanek*) 457

OVG Münster
Entziehung der Fahrerlaubnis nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem 461

Prof. Dr. jur. Dieter Müller*

Befreiungsmöglichkeit durch Sonderrechte als Unfallrisiko

I. Einsatzfahrten und Unfallrisiken

Einsatzfahrten, die oft über längere Strecken führen, beanspruchen die in Stresssituationen befindlichen Einsatzfahrer überproportional hoch mit praktischen Fahraufgaben und fahrerischen Bewertungen, die von denen bei normalen Streifenfahrten ohne Sondersignal erheblich abweichen. Diese Probleme sind nicht neu, sondern wurden bereits zu Beginn der 90er Jahre erkannt und von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in einem Forschungsprojekt auf bundesweiter Grundlage (damals ausschließlich noch Altbundesländer) in Rettungsdienst, Feuerwehr und Polizei untersucht.[1] Die BASt stellte damals ein überproportional hohes **Unfallrisiko** insbesondere bei Einsatzfahrten des Rettungsdienstes fest. In einer übergreifenden Betrachtung aller drei beteiligten Einsatzorganisationen Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst wurden mehr als die Hälfte aller bei Einsatzfahrten geschehenen Verkehrsunfälle hauptsächlich durch die Fahrer der Einsatzfahrzeuge selbst verursacht.

Die wesentlichen Ergebnisse dieser Studie wurden durch den Verfasser dieses Aufsatzes zehn Jahre später in einer Studie der Hochschule der Sächsischen Polizei in Form einer bundesweiten Stichprobenerhebung bei Rettungsdiensten, Feuerwehren und Polizei überprüft.[2] Hierbei wurden das gleiche fortbestehende Unfallrisiko sowie dieselbe Notwendigkeit einer Intensivierung der Ausbildungsbemühungen festgestellt. Auch eine Studie der Berufsgenossenschaft für den Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege aus dem Jahr 2007 bestätigte die Ergebnisse der beiden vorangegangenen Befragungen und stellte fest, dass in 65 % aller untersuchten Verkehrsunfälle der Einsatzfahrer als **Unfallverursacher** festgestellt werden konnte.[3]

Dass es ein generelles Problem insbesondere mit der sicheren Fahrweise vieler Polizeibeamter, Feuerwehrleuten und Rettungsdienstfahrern während ihrer Fahrten mit Dienst-Kfz und der darin inbegriffenen Einsatzfahrten unter Nutzung von Sonderrechten und Wegerecht gibt, wird zuweilen nur hinsichtlich parlamentarischer Vorgänge deutlich, in denen die Ministerien des Innern zwangsläufig auf **Kleine Anfragen** von Parlamentsabgeordneten öffentlich Auskünfte erteilen müssen. Dabei sind die meisten parlamentarischen Anfragen, die vorwiegend von oppositionellen Abgeordneten gestellt werden, in allen Fällen so allgemein gehalten, dass eine Ursachenanalyse nicht ermöglicht wird. Die Antworten der Innenressorts gehen dem gegenüber nie über die Fragestellungen hinaus und beweisen dadurch, dass kein wirkliches Interesse an einer grundlegenden, öffentlichen und transparenten Aufarbeitung der Problemlage besteht.

Die ausführlichste recherchierte Antwort erhielt ein Abgeordneter der Hamburger Bürgerschaft im Jahr 2013, indem ihm eine umfangreiche Statistik über Unfälle mit Einsatzfahrzeugen der Polizei, der Feuerwehr und des Rettungsdienstes in **Hamburg** übergeben wurde, ohne dabei jedoch eine Verschuldensbilanz hinsichtlich der beteiligten Einsatzfahrer zu erstellen.[4]

In **Thüringen** musste die Polizeiführung auf diesem Weg mitteilen, dass sich in den Jahren 2009 – 2011 insgesamt 1.668 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Dienstkraftfahrzeugen der Polizei ereignet hatten, von denen 1.030 Verkehrsunfälle (= 61,75 % aller Verkehrsunfälle mit Dienst-Kfz) durch Polizeibeamte verschuldet wurden.[5] Nach den Unfallursachen war nicht gefragt worden.

Auch im Freistaat **Sachsen** sah die Unfallbilanz nicht besser aus, weil in den Jahren 2004 – 2008 insgesamt 3.292 Dienstkraftfahrzeuge in Verkehrsunfälle verwickelt waren, von denen 1.873 (= 56,89 % aller Verkehrsunfälle mit Dienst-Kfz) von Polizeibeamten verschuldet wurden.[6] Nach den Unfallursachen war ebenfalls nicht gefragt worden. Interessant war die Zusatzinformation, dass während dieser fünf Jahre 4.834 Polizeibeamte ein Fahrsicherheitstraining absolvierten, weil „die regelmäßige Durchführung des Sicherheits- und Gefahrentrainings nach Abschluss der Laufbahnausbildung der Polizeibeamten ein Bestandteil der Gesamtkonzeption der berufsbegleitend durchzuführenden Fortbildung der sächsischen Polizei" sei.

Das Innenministerium in **Niedersachsen** teilte einem Abgeordneten schließlich mit, dass sich in fünf namentlich benannten Polizeidienststellen in den Jahren 2005 bis August 2008 insgesamt 3.691 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Dienst-Kfz ereignet hatten, von denen 2.554 (= 69,19 % aller Verkehrsunfälle mit Dienst-Kfz) eigenverschuldet waren.[7]

II. Gefährliche Auslegung des § 35 StVO durch den Bundesgerichtshof

Eine der Ursachen für das hohe Unfallrisiko und für die hauptsächliche Verteilung der Schuld an der Verursachung von Verkehrsunfällen auf die Einsatzfahrer selbst könnte aus einer fehlerhaften Auslegung der Vorschrift des § 35 StVO resultieren, die einem Einsatzfahrer auf den ersten Blick das trügerische Gefühl vermittelt, sich während der Nutzung von Sonderrechten nicht an die Regeln der StVO halten zu müssen, sondern darüber zu stehen.

Der Wortlaut der Rechtsfolge „Von den Vorschriften dieser Verordnung ... befreit" gilt explizit nur für die Einsatzorganisationen, die in den § 35 I bis Va, teilweise allerdings mittels Sammelbegriffen (etwa in § 35 I „Feuerwehr" oder „Katastrophenschutz" und in § 35 Va „Rettungsdienst", die jeweils durch mehrere Organisationen fachlich ausgefüllt werden), aufgeführt sind. Die **Befreiungsmöglichkeiten** der in den § 35 VI bis VIIa genannten Organisationen sind dem gegenüber sachlich deutlich enger umrissen und in den relevanten Sonderrechten im Einzelnen ausdrücklich genannt. Sie werden in diesem Aufsatz nicht behandelt.

Der *BGH* sieht die Rechtsfolgen des § 35 als „Befreiungen von den Pflichten, die den Verkehrsteilnehmern auferlegt sind."[8] Diese Rechtsprechung steht in der Tradition einer vollständigen Befreiung von sämtlichen Regeln der StVO,

---

* Der Autor ist Dozent für Straßenverkehrsrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei in Rothenburg/Oberlausitz.

1 *Unterkofler/Schmiedel*, Verbesserung der Sicherheit bei Sondersignaleinsätzen. Forschungsprojekt 8933 der BASt, Bergisch Gladbach 1994, unveröffentlicht.

2 *Müller*, Unfallrisiken bei Einsatzfahrten mit Wegerecht, in: Das große Feuerwehr-Handbuch, Landsberg 2003, Kapitel Nr. 3-2.3.8; isoliert bezogen auf den Rettungsdienst: *Müller*, Unfallrisiken bei Einsatzfahrten des Rettungsdienstes, in: Handbuch des Rettungswesens, Kapitel A 5.2. Witten 2009, S. 4 ff.

3 *Bockting*, Verkehrsunfallanalyse bei der Nutzung von Sonder- und Wegerechten gemäß StVO, hrsg. von der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW), Hamburg 2007, S. 41.

4 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 20/6719.

5 Landtag Thüringen, Landtags-Drucksache 5/5070, S. 2.

6 Sächsischer Landtag, Landtags-Drucksache 4/15279, S. 1.

7 Niedersächsischer Landtag, Landtags-Drucksache 16/1729, S. 5; ohne allerdings auf die einzelnen Unfallursachen einzugehen, weil auch nicht danach gefragt wurde; vergleichbare Anfragen gab es auch in der Hamburger Bürgerschaft (Bürgerschafts-Drucksache 19/2489) und im Landtag Schleswig-Holstein (Landtags-Drucksache 4/18410) wie auch sicherlich in zahlreichen weiteren Bundesländern.

8 *BGH*, Urt. v. 17.12.1974 – VI ZR 207/73, NJW 1974, S. 648 f.

die der *BGH* seit dem Jahr 1951 praktiziert.[9] Diese umfangreiche Befreiung wird nach Ansicht des *BGH* nur begrenzt durch den nunmehr in § 35 I und VIII geregelten Grundsatz „soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist".[10] Diese h. M. nimmt aufgrund des Standpunktes einer vollständigen Befreiung von allen Vorschriften der StVO einen ordnungswidrigen Verstoß nur bei einer Verletzung der Sorgfaltspflicht gem. § 35 VIII an.[11]

III. Logische Grenzen der Befreiungsmöglichkeit durch Sonderrechte

Die Auslegung des *BGH* in Richtung einer vollständigen Befreiung stieß von Beginn an auf logische Grenzen. So dürfte kein Einsatzfahrer eines schweren Lkw-Feuerwehr-Löschfahrzeuges es jemals riskiert haben, von dem Sonderrecht einer Befreiung von den Verkehrsverboten gem. Anlage 2 zu § 41 I Zeichen 253, 262, 263, 264 oder 265 Gebrauch zu machen, weil er seinen Einsatzort bei Überschreiten der absoluten Grenzwerte potenziell nicht erreicht hätte.

Ähnlich unwirksam, ja unmöglich dürfte von Beginn an auch eine Befreiung von dem Vorrang von Schienenfahrzeugen gem. § 19 I gewesen sein. Einerseits mangelt es an einer übereinstimmenden, für die Sonderrechte aber notwendig kompatiblen Fahrphysik der beiden beteiligten Fahrzeugarten, andererseits dürfte die Durchsetzung von Sonderrechten selbst bei gleichzeitiger Nutzung des Wegerechts gem. § 38 I StVO aufgrund einer nicht möglichen Kommunikation mit einem Schienenfahrzeugführer bzw. aufgrund sich schließender oder bereits geschlossener Schranken kläglich scheitern.

Demnach existierte als Rechtsfolge des § 35 von Beginn an keine vollständige Befreiung von allen Vorschriften der StVO.

IV. Einschränkende Auslegung der Befreiungsmöglichkeit durch Sonderrechte

Die Kommentarliteratur nimmt an der vom *BGH* praktizierten universellen Befreiung Einschränkungen vor. So relativiert *Heß* sprachlich, indem er formuliert, Einsatzfahrer seien gem. § 35 *„an sich von jeder Verkehrsvorschrift, also auch von der Grundregel des § 1 freigestellt."*[12] *König* relativiert noch deutlicher und vor allem inhaltlich, indem er argumentiert: *„Befreiung von der allgemeinen Sorgfaltspflicht des § 1 oder des § 11 kommt allenfalls in Betracht, soweit der übrige Verkehr nur belästigt oder behindert wird, nicht aber gefährdet oder gar geschädigt."*[13]

Damit nimmt *König* explizit die **Gefährdung** oder **Schädigung** anderer Verkehrsteilnehmer gem. § 1 II aus dem Anwendungsbereich der durch § 35 gewährten Befreiungsmöglichkeiten heraus.[14]

Ebenso argumentiert ein Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung. Das *OLG Braunschweig* nimmt aus der Befreiung des Rettungsdienstes von der StVO *„die Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer"* heraus.[15] Diese Ansicht bedeutet eine Reduzierung der Befreiungsmöglichkeiten des § 35, die aus systematischen Gründen gerechtfertigt ist. Gerade deswegen, weil eine Einsatzfahrt mit Sonderrechten dem Schutz bedrohter Rechtsgüter liegt, darf die Ausübung dieser Fahrt nicht ihrerseits den **Rechtsgüterschutz** anderer Verkehrsteilnehmer aushebeln.

Verstöße gegen die beiden in § 1 II genannten Taterfolge Gefährdung und Schädigung wären demnach nicht durch die Befreiungsmöglichkeiten der Sonderrechte gedeckt und als ordnungswidriges Verhalten im Sinne der betreffenden Vorschriften zu bewerten. Verstöße wären ggf. im **Bußgeldverfahren** zu ahnden. Es lägen nach dieser Ansicht, da im Falle konkreter Gefährdungen und Schädigungen stets ein Verstoß gegen § 35 VIII vorliegt, jeweils gem. § 19 OWiG in **Tateinheit** begangene Verstöße gegen die §§ 35 VIII, 1 II vor.

Folgt man dieser aus Sicht der StVO als speziellem Recht der Gefahrenabwehr dogmatisch bestens vertretbaren Ansicht, müssen aber zwangsläufig auch Verstöße gegen die zahlreichen in der StVO vorhandenen Verhaltensregelungen der **Gefährdungsausschlüsse** für andere Verkehrsteilnehmer (§§ 7 V, 9 I, 9 V, 10, 20 II, 20 IV, 37 II S 10) aus dem Anwendungsbereich der Befreiungsmöglichkeiten des § 35 herausgenommen werden. Wenn es zu konkreten Gefährdungen während einer Sonderrechtsfahrt gekommen ist, müssten diese – ebenfalls tateinheitlich mit § 35 VIII vorliegenden – Verstöße dann ebenfalls in einem Bußgeldverfahren geahndet werden.

V. Historische Auslegung

In der Begründung zur Vorschrift findet sich keine Erklärung über Sinn und Zweck bzw. sachlicher Reichweite der Sonderrechte und auch die VwV-StVO schweigt sich zum inhaltlichen Umfang dieser Rechtsfolge aus. Dabei ist die sachliche Reichweite von enormer Praxisrelevanz, bedeutet sie doch eine permanente direkte Eingriffsmöglichkeit in die Rechte anderer Verkehrsteilnehmer, indem ein bestimmter Kreis von Fahrzeugführern gegenüber anderen Fahrzeugführern privilegiert wird. Dies wird insbesondere an den **Sonderrechtsfahrten** deutlich, die, insoweit abgekoppelt vom Wegerecht des § 38 Abs. 1, ohne Blaulicht und Einsatzhorn erfolgen. Diese besonderen Einsatzfahrten erfolgen aus einsatztaktischen oder anderen gewichtigen Gründen ohne die beiden Sondersignale und bilden Ausnahmen zur Regelung der VwV-StVO zu § 35 zu den Absätzen 1 und 5 unter I., wonach die Nutzung von Sonderrechten durch beide **Sondersignale** in Kombination angezeigt werden soll.

Fälle dieser Art sind z. B. sämtliche Observationsfahrten mit zivil aussehenden Kraftfahrzeugen von Kriminalpolizei (BKA und Landespolizei) und Zollfahndung oder auch Fahrten des Rettungsdienstes, bei denen aus medizinischen Gründen auf das Einsatzhorn als zusätzlichen Stressor verzichtet werden muss (z. B. Anfahrt zu einem möglichen Suizidenten). Auch sämtliche Videokraftfahrzeuge der Länderpolizei nutzen während ihrer Aufzeichnungen der Verkehrsverstöße gegen die StVO stets Sonderrechte.

Wird in einem solchen Fall z. B. eine Lichtzeichenanlage bei „Rot" überfahren, so greift ein dieses Sonderrecht nutzender Fahrer direkt in die Rechte der durch „Grün" vorfahrtberechtigten Fahrer ein, die eine Kollision mit dem aus ihrer Sicht verkehrswidrig handelnden Fahrzeugführer nur dadurch vermeiden können, indem sie gezwungenermaßen auf

9 Damals noch zur im Wortlaut gleichen Vorgängervorschrift des § 48 I StVO a. F., vgl. dazu *BGH*, Urt. v. 25.10.1951 – 4 StR 559/51, NJW 1952, S. 191.

10 *BGH*, Urt. v. 9.7.1962 – III ZR 85/61, NJW 1962, S. 1767 ff.; ebenfalls noch zur Vorgängervorschrift des § 48 I StVO a. F., die beide Gesichtspunkte zusammenfasste.

11 *BayObLG*, Beschl. v. 20.10.1982 – 2 Ob OWi 408/82, juris; *KG*, Beschl. V. 14.7.2000 – 2 Ss 131/00 – 3 Ws (B) 275/00, 2 Ss 131/00, 3 Ws (B) 275/00, juris.

12 *Heß*, in: *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 35 StVO Rn. 14.

13 *König*, in: *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 35 StVO Rn. 4.

14 Ebenso *OVG Sachsen-Anhalt*, Urt. v. 27.9.1997 – A 3 S 164/96, juris; *VG Potsdam*, Urt. v. 24.2.2011 – 2 K 832/07.

15 *OLG Braunschweig*, Beschl. v. 24.1.1990 – Ws 175/89, NZV 1990, S. 198.

ihr **Vorfahrtsrecht** verzichten. Die h. M. sieht in ihrer fokussierten Sichtweise der Einsatzfahrer ein Recht auf „**Missachtung**" der StVO-Vorschriften als gegeben an.[16] Zwangsläufig führt diese verengte Sichtweise zu einem Wertungswiderspruch bei der Auslegung dieser besonderen Verkehrsvorschrift, indem die Sichtweise der anderen Verkehrsteilnehmer lediglich durch die Anwendungsvorschrift des § 35 VIII berücksichtigt wird. Sonderrechte verschaffen also den Einsatzfahrern keine Vorrechte vor anderen Verkehrsteilnehmern, erlauben ihnen aber ein Übertreten derjenigen Verhaltensvorschriften der StVO, die dem jeweiligen Zweck der konkreten Einsatzfahrt entgegenstehen. Sonderrechte sind deshalb grundsätzlich selektiv zu nutzen. Die Vorschrift des § 35 ist vor diesem Hintergrund der Sonderstellung von § 35 als **Erlaubnisvorschrift** in ihrer praktischen Anwendung stets eng auszulegen.[17] Dabei kann sich eine „enge Auslegung" grundsätzlich sowohl auf Umfang und Anzahl der während einer Fahrt genutzten Sonderrechte, als auch auf die Einhaltung der Grenzen aus § 35 VIII beziehen.

VI. Teilweise Befreiungsmöglichkeit durch Sonderrechte

Betrachtet man den Katalog der Verhaltensvorschriften der StVO, so begegnen neben den bereits genannten noch zahlreiche weitere Vorschriften, die gegenüber den Befreiungsmöglichkeiten des § 35 ein teilweise deutliches **Konfliktpotenzial** aufweisen und bei einer Beibehaltung der stringenten Linie des *BGH* zu nicht auflösbaren Wertungswidersprüchen innerhalb der StVO führen.[18] Setzt sich ein Einsatzfahrer einfach über derartige Widersprüche hinweg, schafft er zwangsläufig Unfallrisiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer.

Praktisch ausgeschlossen sein dürfte nämlich wegen einer nicht aufzulösenden **Pflichtenkollision** eine Befreiung von der Verpflichtung aus § 38 I, einem anderen Einsatzfahrzeug, das ein mittels Blaulicht und Einsatzhorn gewährtes Wegerecht nutzt, dessen Rechtsfolge „Bahn frei" mittels eines Sonderrechts zu umgehen. Aus demselben Grund kann es auch keine Befreiung von der Verpflichtung des § 38 I geben, für die Wahrnehmung des Wegerechts stets beide Sondersignale gemeinsam nutzen zu müssen.

Ebenfalls zu einem **Wertungswiderspruch** würde es kommen, wenn eine Nutzung von Sonderrechten von der Einhaltung der Zeichen und Weisungen von Polizeibeamten gem. § 36 Abs. 1 befreien und dadurch unkalkulierbare neue Risiken herbeiführen würde.

Gänzlich unmöglich ist aus Gründen des Bestehens einer unbedingten **Schutzpflicht** eine Befreiung von der Schutzvorschrift für Kinder, ältere Menschen und Hilfsbedürftige gem. § 3 IIa, weil gerade diese drei schutzbedürftigen Risikogruppen auf eine Begegnung mit Sonderrechtsfahrzeugen noch nicht, nicht mehr oder überhaupt nicht vorbereitet sein können. Ein Sonderrechtsfahrer muss also beim Erkennen dieser Risikogruppen während seiner Einsatzfahrt den beiden Anordnungen des § 3 II a Folge leisten, will er nicht neue unkalkulierbare Risiken schaffen.

Kaum denkbar ist gar eine Befreiung von der als Verhaltensvorschrift daherkommenden **Winterreifenpflicht** des § 2 IIIa, die in ihrem Satz 3 bereits ein spezielles Sonderrecht formuliert, das einen Rückgriff auf allgemeine Sonderrechte gem. § 35 ausschließt.

Ebenfalls vollkommen widersinnig im Sinne des Schutzauftrages der StVO wäre indessen eine Befreiung eines einen Verkehrsunfall verursachenden Einsatzfahrzeugs von den Sicherungs- und **Hilfeleistungspflichten** des § 34.

Hinsichtlich der Wahl einer angepassten Geschwindigkeit gem. § 3 I stellte das *OLG Celle* bereits ausdrücklich einen Verstoß eines Sonderrechtsfahrers fest, der mit 70 km/h in eine Kreuzung einfuhr und dadurch einen Unfall verursachte.[19] Sämtlichen Einsatzfahrten ist über die Sicherheitsvorschrift des § 35 VIII bereits immanent, dass stets nur mit einer angepassten Geschwindigkeit gefahren werden darf, sodass eine Befreiung von § 3 I faktisch unmöglich ist, ohne dem Sicherheitsanspruch des § 35 VIII zuwiderzulaufen. Das bedeutet aber auch, dass von der Vorschrift des § 3 I, die immerhin das Hauptunfallrisiko bei Einsatzfahrten darstellt, nicht mittels eines Sonderrechts befreit werden kann. Ein solcher Verstoß durch einen Einsatzfahrer wird ebenfalls für möglich gehalten durch das *OLG Naumburg*.[20]

VII. Zusammenfassung

1. Die aufgrund von 60 Jahre alten Entscheidungen in die Jahre gekommene Rechtsprechung des *BGH* und ihr nachfolgender Gerichte, die in der Auslegung des § 35 von vollständigen Befreiungsmöglichkeiten von allen Vorschriften der StVO ausgeht, ist angesichts der seither eingetretenen zahlreichen Veränderungen im Normenkatalog der StVO und in den praktischen Verkehrsverhältnissen nicht länger haltbar.

2. Die Gegebenheiten eines gewandelten und deutlich komplexer gewordenen Verkehrsgeschehens erfordern es, die Sonderrechte im jeweiligen konkreten Zusammenhang der Einsatzfahrten der jeweiligen Einsatzorganisation zu beurteilen. Im Kern der gesamten Auslegung des § 35 steht nach wie vor die **Verkehrssicherheit** sämtlicher Beteiligter, also der anderen Verkehrsteilnehmer sowie der die Sonderrechte nutzenden Einsatzfahrer selbst. In diesem Sinne ist die Vorschrift nicht nur restriktiv auszulegen, sondern sogar in ihren konkreten Befreiungsmöglichkeiten restriktiv zu begrenzen.

3. Treten somit **Ordnungsverstöße** neben den Verstoß aus § 35 VIII, so ergeben sich aus Sicht der Sachbearbeitung in Bußgeldverfahren deutlich effektivere Möglichkeiten, die Verkehrssicherheit über eine differenziertere Auslegung der Konkurrenznormen der §§ 19, 20 OWiG zu erhöhen. Auch im Rahmen der Haftungsnormen des StVG würde eine solche Auslegung gerechtere **Quotelungen** ermöglichen, als wenn diese ausschließlich auf § 35 VIII gestützt würden. Schließlich würde auch der mittels §§ 222, 229 StGB gewährte strafrechtliche Opferschutz über eine Ausweitung möglicher **Sorgfaltspflichtverletzungen** jenseits des § 35 VIII an Tiefenschärfe gewinnen.

4. Diese Rechtsanwendung im Sinne des **Schutzzwecks der Norm** zu praktizieren, ist Sache der Gerichte und es bedarf dazu keiner Änderung der Vorschrift. ■

16 Insoweit dem *BGH*, Urt. v. 17.12.1974 – VI ZR 207/73, NJW 1974, S. 648, folgend *König* (o. Fn. 13), aaO, ebd, mwN; *Heß* (o. Fn. 12), aaO, Rn. 2 mwN.

17 *König* (o. Fn. 13), a. a. O., ebd.; aus neuerer Zeit *OLG Celle*, Urt. V. 3.8.2011 – 14 U 158/10, juris.

18 Vgl. dazu auch bereits *Müller*, in: *Bachmeier/Müller/Starkgraff*, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Aufla. 2014, § 35 StVO Rn. 28.

19 *OLG Celle*, Urt. v. 19.12.2002 – 14 U 59/01, juris; in einem ähnlichen Fall auch das *LG Hildesheim*, Urt. v. 14.11.1996 – 1 S 98/96, juris, ohne den Verstoß explizit zu benennen.

20 Urt. v. 26.2.2009 – 1 U 76/08, NJW-RR 2009, S. 1189.