

Literatur

Bainbridge, L. (1983): Ironies of Automatization. *Automatica* 19, S. 775–779

Ethik-Kommission autonomes und vernetztes Fahren (2017): Endbericht (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/bericht-der-ethik-kommission.pdf?__blob=publicationFile, 31.8.2018)

Grunwald, A. (2010): Technikfolgenabschätzung – eine Einführung. Ed. Sigma, Berlin, 2. Aufl.

Grunwald, A. (2013): Handbuch Technikethik. Metzler, Stuttgart

Grunwald, A. (2015): Gesellschaftliche Risikokonstellation für Autonomes Fahren. Analyse, Einordnung und Bewertung. Autonomes Fah-

ren. In: Maurer, M., Gerdes, J.C., Lenz, B., Winner, H. (Hrsg.) Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte. Springer, Heidelberg, 661–685

Grunwald, A. (2019): Der unterlegene Mensch. Die Zukunft der Menschheit angesichts von Algorithmen, künstlicher Intelligenz und Robotern. München: RIVA Verlag

Maurer, M., Gerdes, J.C., Lenz, B., Winner, H. (Hrsg.) (2015): Autonomes Fahren. Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte. Springer, Heidelberg,

Nida-Rümelin, J.: Risikoethik. In: Nida-Rümelin, J. (Hrsg.) (1996): Angewandte Ethik. Die Bereichsethiken und ihre theoretische Fundierung, S. 863–887 Kröner, Stuttgart

Sonderrechte und Wegerecht für Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Verkehrsraum

Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bautzen

1. Einleitung

Am Dienstag, den 8. August 2017, gab es einen tödlichen Verkehrsunfall mit einem Feuerwehrfahrzeug bei einer Übungsfahrt in Coburg. Das 20jährige Unfallopfer saß auf dem Beifahrersitz des verunfallten 18 Tonnen schweren Löschfahrzeugs.¹ Bereits 11 Jahre zuvor, am 19. Juni 2006 kam es bei einer Übungseinsatzfahrt der freiwilligen Feuerwehren Wolmirstedt und Glindenberg (Sachsen-Anhalt) zu dem bislang schwersten Verkehrsunfall dieser Art, bei dem vier junge Feuerwehrleute tödlich verunglückt sowie vier weitere Personen schwer verletzt worden sind. Eingeweiht in den Übungscharakter der zweiten Fahrt waren lediglich die beiden Wehrleiter der beteiligten Feuerwehren. Die fahrende Maschinistin ging, ebenso wie die Kameraden der Feuerwehr, von einem realen Einsatz zu einem Brand in einem Kindergarten aus. Die Maschinistin wie auch die Fahrerin des anderen beteiligten Fahrzeugs wurden erstinstanzlich vom Amtsgericht Haldensleben wegen fahrlässiger Tötung sowie fahrlässiger Körperverletzung jeweils zu einer Geldstrafe verurteilt.² Das eingeholte Sachverständigengutachten bescheinigte der Maschinistin schwere Fehler in ihrer Fahrweise, die nicht durch die §§ 35, 38 StVO gedeckt waren.

Vor diesem realen Hintergrund sind Übungseinsatzfahrten der Einsatzorganisationen unter Nutzung des Wegerechts, die im öffentlichen Verkehrsraum stattfinden sollen, als grundsätzlich sehr gefährlich einzustufen. Diese sollten nur unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen geplant und durchgeführt werden. Keineswegs sollten unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (§§ 1, 35 Abs. 8 StVO) „scharfe“ Übungseinsatzfahrten angeordnet werden, bei denen die Einsatzfahrer über den Übungscharakter der Fahrt vorab nicht informiert wurden. Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Verkehrsraum sind nicht zuletzt aufgrund der eben beschriebenen Unfallrisiken für sämtliche Einsatzorganisationen ein besonderer Problembereich der Anwendung von Sonderrechten und Wegerecht. Sie betreffen dabei grundsätzlich sämtliche Einsatzorganisationen, die in § 35 StVO benannt sind und/oder deren Fahrzeuge mit Blaulicht und Einsatzhorn ausgerüstet sind.

Dieser Beitrag möchte die Rechtsgrundlagen dieser besonderen Fahrsituation vor dem Hintergrund möglicher Unfallrisiken und Verkehrsverstöße näher beleuchten.

2. Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Verkehrsraum

Für eine Betrachtung der Rechtmäßigkeit von Übungseinsatzfahrten der Einsatzorganisationen im öffentlichen Verkehrsraum ist zunächst eine saubere Trennung zwischen den beiden einschlägigen Rechtsgrundlagen von Einsatz- und Übungseinsatzfahrten, den §§ 35 und 38 StVO, zwingend erforderlich.³

Übungseinsatzfahrten können dabei generell erst einmal relativ gefahrlos auf abgesperrten und der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Verkehrsflächen oder im öffentlichen Verkehrsraum durchgeführt werden. Diese besonderen Übungsfahrten können während der praktischen Fahrübungen sowohl mit, als auch ohne die Nutzung der beiden Sondersignale durchgeführt werden. Der jeweilige Zweck aller Arten von Übungseinsatzfahrten sämtlicher Einsatzorganisationen ist es regelmäßig, den „Ernstfall“ unter möglichst realitätsnahen äußeren Bedingungen zu trainieren, dh ein rasches und vor allem unfallfreies Absolvieren der Einsatzfahrt einzuüben. Das unversehrte Ankommen am Bestimmungsort soll das Ankommen am Einsatzort realitätsnah simulieren.

Es wäre in jeder Hinsicht kontraproduktiv, wenn diese Übungseinsatzfahrten zu zusätzlichen Sicherheitsrisiken für andere Verkehrsteilnehmer sowie für das Einsatzpersonal der betreffenden Organisation selbst führen würden.

3. Rechtsrahmen für Übungseinsatzfahrten

Für Übungseinsatzfahrten besteht ein Rechtsrahmen, der bekanntlich von den Regelungen der §§ 35 und 38 StVO abge-

1 Der Spiegel berichtete auf seiner Seite <http://www.spiegel.de/panorama/coburg-feuerwehrmann-stirbt-bei-uebungsfahrt-a-1161851.html>.

2 AG Haldensleben, Urteil vom 26.3.2007 – 28 Ls. 310/06, juris.

3 Grundlegend dazu die umfassendste Kommentierung zu den §§ 35, 38 StVO von Müller, Dieter, in: Bachmeier/Müller/Rebler, StVO Kommentar, Luchterhand, § 35 Rn. 17 ff.

steckt ist. Sonderrechte sind die an bestimmte Organisationen durch § 35 StVO verliehenen und an konkrete Einsatzsituationen gebundenen Befreiungsmöglichkeiten von den Regeln der StVO.⁴ Unstreitig gehören sämtliche explizit in § 35 Abs. 1 StVO genannte Einsatzorganisationen zu diesen bevorrechtigten Organisationen, denen Sonderrechte zur Verfügung stehen.

Sonderrechte verschaffen zwar 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.⁵ Die Vorschrift des § 35 StVO ist daher in ihrer Anwendung eng auszulegen.⁶

Sonderrechte können von den jeweiligen Einsatzfahrern dann beansprucht werden, wenn die Nutzung von Sonderrechten „zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben“ erfolgt und darüber hinaus „dringend geboten“ ist (§ 35 Abs. 1 StVO). Wenn Sonderrechte genutzt werden, dürfen diese nur „unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung“ ausgeübt werden (§ 35 Abs. 8 StVO). Als hoheitliche Aufgaben sind diejenigen öffentlichen Aufgaben anzusehen, die der jeweiligen Organisation auf der Grundlage rechtlicher Pflichten in Gesetzen und Verordnungen zugewiesen werden. Beispielgebend sei in diesem Fall der im § 35 Abs. 1 genannte Zolldienst angeführt. Ähnliche Ausbildungs- und Prüfungsnormen mit vergleichbarem rechtlichem Rang bestehen jedoch auch für sämtliche anderen Einsatzorganisationen.

Beispielhaft ist im Rahmen der Betrachtung von Übungseinsatzfahrten auf die Eingriffsrechte des § 10 Zollverwaltungsgesetz einzugehen.⁷ Das im öffentlichen Verkehrsraum zu praktizierende Anhalterrecht des § 10 Abs. 1 S. 1 ZollVG muss ua als Grundvoraussetzung für eine rechtmäßig und erfolgreich durchzuführende Personen- und Fahrzeugkontrolle im Rahmen der Aus- und Fortbildung von sämtlichen Beamten des mittleren und gehobenen Zollverwaltungsdienstes auch aus dem fließenden Verkehr heraus erlernt werden.

Dabei ist der Auftrag, die Beamten der Zollverwaltung aus- und fortzubilden, ebenfalls jeweils im rechtlichen Rahmen einer Verordnung geregelt. Sowohl die Verordnung über die Laufbahnen, Ausbildung und Prüfung für den mittleren Zolldienst des Bundes (LAP-mDZoll), als auch die Verordnung über die Laufbahn, Ausbildung und Prüfung für den gehobenen nicht-technischen Zolldienst des Bundes (LAP-gntZoll) enthalten als Ziele der jeweiligen Ausbildung in ihrem § 2 Abs. 1 S. 2 und 3 jeweils im Wortlaut übereinstimmend die folgende Formulierung:

„Ihre Ausbildung führt sie zur Berufsbefähigung. Sie vermittelt ihnen die berufliche Grundbildung, die wissenschaftlichen Erkenntnisse und Methoden sowie berufspraktischen Fähigkeiten und problemorientiertes Denken und Handeln, die sie zur Erfüllung der Aufgaben in ihrer Laufbahn benötigen.“

Das Erlernen der Bewältigung von Einsatzfahrten dient ganz in diesem Sinne als Vermittlung berufspraktischer Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten der verbesserten Wahrnehmung der Einsatzaufgaben des ZollVG für die Zukunft und dieser Teil der berufspraktischen Ausbildung ist daher uneingeschränkt als hoheitliche Aufgabe iSv § 35 Abs. 1 StVO anzusehen.⁸

Ganz in diesem Sinne gilt das einen Beurteilungsspielraum eröffnende Sonderrecht der Feuerwehr nach § 35 Abs. 1 StVO uneingeschränkt auch für die der Brandbekämpfung als hoheitliche Aufgabe dienenden Übungsfahrten, während derer sich die Teilnehmer der Übung wie im Ernstfall verhalten dürfen.⁹

Dringend geboten ist der Einsatz von Sonderrechten regelmäßig in den Fällen, in denen das Einsatzziel unter Beachtung der Vorschriften der StVO nicht, nicht ordnungsgemäß oder nicht so schnell wie zum allgemeinen Wohl erforderlich erfüllt werden kann.¹⁰

Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Verkehrsraum sind aus sachlichen Gründen zwingend erforderlich und daher iSv § 35 Abs. 1 StVO dringend geboten, weil nur unter realitätsnahen Übungsbedingungen zukünftig zu absolvierende Einsatzfahrten erfolgreich geübt werden und auf diese Weise Einsatzerfolge im Rahmen der Aus- und Fortbildung des mittleren und gehobenen Zollverwaltungsdienstes organisiert werden können.¹¹

Die Sicht auf mögliche Gefahrensituationen während einer Einsatzfahrt sowie deren Vermeidung und Bewältigung sind drei Erkenntnisschritte, deren Erlernen allein in der Theorie nicht ausreichende Ausbildungserfolge gewährleisten kann. Nur in der Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmern können die diversen Situationen des Einsatzalltags wie zB das Einholen, Überholen und Anhalten von Fahrzeugführern trainiert werden. Insoweit kann das Ausbildungsziel unter Beachtung der Vorschriften der StVO nicht ordnungsgemäß erreicht werden.

Der Einsatz von Sonderrechten gem. § 35 Abs. 1 StVO ist nach Erfüllung beider Tatbestandsmerkmale daher auch für Übungseinsatzfahrten prinzipiell zulässig.

Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Verkehrsraum stehen jedoch regelmäßig unter dem Vorbehalt der Ausführungsregelung des § 35 Abs. 8 StVO, die auf dem aus der Verfassung abgeleiteten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beruht.

Die öffentliche Sicherheit und Ordnung wird iSv § 35 Abs. 8 StVO aber nur dann gebührend berücksichtigt, wenn Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer und des Übungspersonals bereits im Planungsstadium sorgsam bedacht und bis auf ein nicht kalkulierbares Restrisiko ausgeschlossen sind. Kann eine Übungsleitung diesen Abwägungsprozess zwischen Übungszweck und Gefahrenabwehr organisatorisch nicht gewährleisten, muss sie auf Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Straßenverkehr verzichten.

4 Vgl. dazu näher Müller, Dieter, Einsatzfahrten – Checklisten zu Rechtmäßigkeit und Rechtsfolgen, Richard Boorberg Verlag, 4. Aufl. Stuttgart 2015, S. 66.

5 So ist etwa eine von vielen Einsatzfahrern sämtlicher Einsatzorganisationen oft proklamierte Befreiung von der Verpflichtung aus § 21a Abs. 1 S. 1 StVO, vorgeschriebene Sicherheitsgurte während einer Einsatzfahrt anzulegen, deswegen rechtswidrig, weil eine Befreiung von dieser Verpflichtung nahezu niemals dringend geboten ist.

6 Hentschel, Peter/König, Peter/Dauer, Peter, Straßenverkehrsrecht, Verlag C. H. Beck, 44. Aufl. München 2017, § 35 StVO Rn. 3.

7 Zollverwaltungsgesetz (ZollVG) vom 21.12.1992 BGBl. I, S. 2125, zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Juni 2017 (BGBl. I S. 1822).

8 Ebenso wohl Hentschel/König, aaO, § 35 StVO Rn. 5.

9 Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 21.8.2017 – 1 U 58/17, juris.

10 Kammergericht Berlin, Beschluss vom 14.4.1982 – 3 Ws (B) 40/82, juris.

11 Hentschel/König, aaO, § 35 StVO Rn. 5 ist der Auffassung, dass dieses Erfordernis „vielfach fehlen“ wird.

Auch während der Übungseinsatzfahrten muss diese Schranke jederzeit beachtet werden und darf niemals aus dem Blickfeld des Fahrers sowie des Ausbildungsleiters geraten. Die Schranke des § 35 Abs. 8 StVO bedeutet insofern, dass sämtliche in die Übungsfahrt involvierten Personen eine größtmögliche Sorgfalt an den Tag legen.¹²

Diesem Zweck dient die bundesweit gültige und von allen Einsatzfahrern verbindlich zu beachtende Vorschrift der Vwv zu § 35 StVO unter I., wonach bei jeder Inanspruchnahme von Sonderrechten den anderen Verkehrsteilnehmern die Wahrnehmung der Sonderrechte durch Blaulicht und Einsatzhorn aus Gründen der Gefahrenabwehr angezeigt werden soll. Diese organisationsintern geltende Sicherheitsvorschrift steht unter dem Vorbehalt, dass die kombinierte Nutzung von Blaulicht und Einsatzhorn möglich und zulässig ist. Möglich ist diese kombinierte Nutzung der beiden Sondersignale dabei immer dann, wenn zB keine einsatztaktischen Gründe entgegenstehen. Diese Forderung kann dadurch erfüllt werden, dass nicht sämtliche Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Verkehrsraum unter Nutzung beider Sondersignale durchgeführt werden, sondern diese Nutzung jeweils im voraus in den Übungsauftrag und die Fahrtroute einkalkuliert wird. Grundsätzlich zulässig ist eine kombinierte Nutzung bei allen Wegerechtsfahrzeugen, die rechtmäßig mit beiden Sondersignalen ausgerüstet sind. Die durch Vwv zu § 35 StVO unter I. vorgeschriebene Nutzung der beiden Sondersignale verschafft jedoch den Einsatzfahrern kein eigenständiges Wegerecht iSv § 38 Abs. 1 StVO, weil für eine Übungsfahrt keine der in § 38 Abs. 1 StVO abschließend aufgezählten Fallgruppen von Wegerechtsfahrten vorliegt.

Andere Verkehrsteilnehmer müssen dennoch auch den Einsatzfahrern, die sich auf einer Übungsfahrt befinden, das tatsächlich nicht vorhandene Wegerecht allein durch die kombinierte Verwendung von Blaulicht und Einsatzhorn gewähren. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen nämlich den Einsatzcharakter keiner Sondersignalfahrt anzweifeln und müssen in allen Fällen der Anordnung aus § 38 Abs. 1 StVO „freie Bahn zu schaffen“ folgen.¹³

Treten andere Verkehrsteilnehmer von ihren nach der StVO bestehenden Vorrechten zurück, müssen Einsatzfahrer während einer Übungsfahrt die Schutzvorschrift des § 35 Abs. 8 StVO in Situationen eines solchen nur scheinbar vorhandenen Wegerechts umso intensiver beachten. Sie dürfen von einem gewährten Vorrang nur dann Gebrauch machen, wenn sie sich davon vergewissert haben, dass ihre Sondersignale von den anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen wurden und diese auf ihr faktisch bestehendes Vorrecht verzichten.¹⁴

Bei Übungseinsatzfahrten sämtlicher Einsatzorganisationen hat der Schutz anderer Verkehrsteilnehmer sowie des eigenen Personals in diesem Sinne die höchste Priorität.

Das aus § 38 Abs. 1 StVO resultierende Wegerecht verschafft Einsatzfahrern ein Vorrecht vor anderen Verkehrsteilnehmern, die ihre Verkehrsrechte für die Begegnung mit einem Einsatzfahrzeug zeitweise zurückstellen müssen. Das Wegerecht steht prinzipiell allen Organisationen zur Verfügung, deren Fahrzeuge – wie die Einsatzfahrzeuge des Zolldienstes – als Wegerechtsfahrzeuge rechtmäßig mit Blaulicht (§ 52 Abs. 3 StVZO) und Einsatzhorn (§ 55 StVZO) ausgerüstet sind,

darf aber nur in den fünf konkret genannten Fallgruppen des § 38 Abs. 1 StVO genutzt werden. Diese Fallgruppen bilden als Einsatzaufträge die Tatbestände, aufgrund derer Einsatzfahrern das Wegerecht als Rechtsfolge durch die StVO gewährt wird. Allen aufgezählten Einsatzaufträgen ist gemeinsam, dass zu deren Bewältigung höchste Eile erforderlich sein muss. Das Wegerecht kann dabei nur aufgrund konkreter Gefahrenlagen genutzt werden.

Die tatsächliche Nutzung eines eigenständigen Wegerechts bei einer Übungsfahrt im öffentlichen Verkehrsraum ist ohne eine schriftlich im voraus beantragte Ausnahmegenehmigung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nicht zulässig, weil der fünf konkrete Einsatzsituationen umfassende Katalog des § 38 Abs. 1 StVO nicht einseitig auf simulierte Einsatzfälle ausgedehnt werden darf.

Auch eine Befreiung von den Voraussetzungen des Wegerechts durch Sonderrechte gem. § 35 Abs. 1 StVO ist nicht zulässig, weil diese nicht dringend geboten ist.¹⁵

Ausnahmegenehmigungen von dieser strikten Regelung der Anwendung des Wegerechts nur für die fünf Fallgruppen des § 38 Abs. 1 StVO können zB für größere, auch mehrere Organisationen umfassende Einsatzübungen bei den zuständigen Behörden nach § 46 Abs. 2 StVO beantragt werden.

4. Zusätzliche Rechtsvorschriften für Übungseinsatzfahrten

Einsatzorganisationen, die über keinerlei praxisbezogenes Aus- und Fortbildungskonzepte für ihre Einsatzfahrer verfügen, fallen nach Erkenntnissen der Verkehrsforschung durch eine erhöhte Anzahl von Verkehrsunfällen bei Einsatzfahrten auf.¹⁶ Erfolgreich erprobte Praxiskonzepte – wie zB das Ausbildungskonzept der Polizei in Nordrhein-Westfalen¹⁷ – beinhalten regelmäßig auch Übungsteile im öffentlichen Verkehrsraum, die stets nur unter der fachlichen Anleitung eines speziell aus- und fortgebildeten Fahrtrainers durchgeführt werden.

Übungseinsatzfahrten unter Nutzung von Sonderrechten und ihre Anzeige durch Blaulicht zusammen mit dem Einsatzhorn sind also prinzipiell rechtlich zulässig. Aufgrund der in allen Fällen zu beachtenden Schranke des § 35 Abs. 8 StVO sind jedoch ausfüllende Dienstanweisungen für die Planung und den Ablauf von Übungseinsatzfahrten dringend notwendig. Eine allgemeine Dienstanweisung könnte zB in die allerorten in den Bundesländern vorhandenen Runderlasse zum Führen von Dienstkraftfahrzeugen der Polizei erfolgen wie es in Nord-

12 Näher dazu OLG Nürnberg, Urteil vom 3.7.2002 – 4 U 1001/02, juris.

13 Näher dazu OLG Köln, Beschluss vom 13.1.1984 – 1 Ss 905/83, juris.

14 Für einen ähnlichen Fall vgl. die Entscheidung des Kammergerichts Berlin, Urteil vom 6.1.2003 – 12 U 138/01, juris.

15 Anderer Ansicht ist noch Krumme, Elisabeth, Sonderrecht und Wegerecht der Feuerwehr bei Übungseinsatzfahrten, DAR 1975, S. 151 ff., jedoch herrschte zu dieser Zeit vor mehr als 30 Jahren in Deutschland noch eine ganz andere Verkehrsdichte sowie verkehrsrechtliche Regelungsdichte als heute.

16 Grundlage dieser Feststellung sind Erkenntnisse aus der polizeinternen Lehrveranstaltung „Einsatz- und Verfolgungsfahrten“ in Münster-Hiltrup, an der der Verfasser dieses Aufsatzes als Lehrender teilgenommen hatte.

17 Konzipiert und praktisch eingeführt durch das frühere Institut für Aus- und Fortbildung der Polizei Nordrhein-Westfalen unter professioneller Leitung der beiden EPHK Winfried Ashhoff und Volker Pellmann in Form eines obligatorisch von sämtlichen Vollzugsbeamten zu absolvierenden Fahr- und Sicherheitstrainings.

rhein-Westfalen in der folgenden Form und seit 2002 unverändert geschehen ist:¹⁸

2.5 Gewöhnungsfahrten

Gewöhnungsfahrten dienen der Routine und der Sicherheit im Umgang mit Dienstkraftfahrzeugen der Polizei NRW. Sie sind regelmäßig auf örtlicher Ebene durchzuführen.

2.6 Übungseinsatzfahrten

Übungseinsatzfahrten der Polizei unter Einbeziehung und Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten dienen der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben und fallen unter §§ 35 Abs. 1 und 38 Abs. 1 u. 2 StVO. Bei solchen Übungseinsatzfahrten ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im besonderen Maße zu beachten.

Spezielle zusätzliche Dienstanweisungen können von den verantwortlichen Aus- und Fortbildungsleitern auf überörtlicher oder örtlicher Ebene erarbeitet werden.

Notwendige Inhalte derartiger Dienstanweisungen können Kriterien wie zB.

- Aus- und Fortbildungsstand der Fahrer,
- Aus- und Fortbildungsstand der begleitenden Übungsleiter,
- technische Ausrüstung der einzusetzenden Fahrzeuge,
- Zwecke der Aus- und Fortbildung,
- Fahrtziele,
- Fahrtrouten,
- Tageszeiten der Übung sein.

Keine Übung sollte aus Sicherheitsgründen ohne vorherige Einbeziehung der Einsatzfahrer und nachfolgende gemeinsame Auswertung erfolgen.

Beispielhaft sind zusätzliche Sicherheitshinweise, die den jeweils übenden Einsatzfahrern von den Fahrtrainern übergeben werden wie dies in Nordrhein-Westfalen bereits seit einiger Zeit erfolgreich praktiziert wird.

“Sicherheits.hinweise

Im Rahmen der Fortbildungsveranstaltungen zum Thema Fahr- und Sicherheitstraining (FSHT) werden auch Trainings im öffentlichen Verkehrsraum unter Inanspruchnahme von Sonderrechten durchgeführt. Diese Trainings beinhalten in ihrer Durchführung vielfältige Gefahren und bedürfen unter fürsorglichen Aspekten einer gründlichen Vorbereitung und rechtlichen Bewertung. Darum möchten wir Sie mit einigen Informationen und Hinweisen vertraut machen.

Rechtliche Bewertung

- *Aufgrund der einschlägigen Bestimmungen können zu Übungseinsatzfahrten nur Sonderrechte gemäß § 35 StVO in Anspruch genommen werden. Die Wahrnehmung der Sonderrechte kann durch den Einsatz von Sondersignalen (Blaulicht und Martinshorn) warnend unterstützt werden. Die Nutzung des Wegerechts gemäß § 38 StVO ist rechtlich unzulässig!*
- *Der besonderen Sorgfaltspflicht aus § 35 Abs. 8 StVO kommt bei diesen Übungseinsatzfahrten eine ganz besondere Bedeutung zu! Dies bedeutet, dass jede Verletzung einer verkehrsrechtlichen Norm hinsichtlich der Erforderlichkeit, der Verkehrslage und der Verhältnismäßigkeit separat und für jede Verkehrssituation neu geprüft werden muss! Anlass ist **nur** eine „Übungsfahrt“!*

- *Jeder Fortbildungsteilnehmer ist für sein Fahrverhalten und für die Rechtmäßigkeitsprüfung persönlich verantwortlich!*
- *Die möglichen Elemente der Fremd- und Eigengefährdung bei Zweiradtrainings sind besonders zu berücksichtigen! (Höhere Risiken! Schlechtere Erkennbarkeit! Fehlende Sicherheitseinrichtungen!)*“

Auch die Sicherheitshinweise für die Feuerwehr wurden in jüngster Zeit grundsätzlich überarbeitet und neu gefasst.¹⁹

5. Keine pauschalen Belehrungen

Eine pauschale, dh ausschließlich theoretische Belehrung ist als Voraussetzung für das Durchführen von Übungseinsatzfahrten nicht ausreichend. Die Belehrungen in vielen bislang vom Verfasser besuchten Einsatzorganisationen (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst) werden jeweils dergestalt durchgeführt, dass ein vorgefertigter Vordruck von den Einsatzfahrern unterschrieben wird, bei wiederholten Belehrungen oft, ohne diesen Vordruck überhaupt zu lesen, weil dessen Inhalt vom Unterzeichnenden als bekannt angenommen wird. In dieser Form geht von Belehrungen keinerlei Sensibilisierungs- und Warnfunktion mehr aus.

Eine Forderung, Übungseinsatzfahrten der Feuerwehr nur von ausgebildeten Maschinisten durchführen zu lassen, ist berechtigt, bietet aber allein aus der Befähigung keinerlei Gewähr dafür, dass die Maschinistenausbildung zu einem sicheren Führen von Einsatzfahrzeugen befähigt. Die Maschinistenausbildung an den Landesfeuerwehrschulen der Bundesländer befähigt nach ihrer derzeitigen Konzeption nicht zum sicheren Durchführen von Einsatzfahrten, weil die einsatzpraktischen Elemente in der Fahrausbildung fehlen.²⁰

6. Rechtsfolgen fehlerhafter Planung der Aus- und Fortbildung

Sämtliche Einsatzorganisationen, deren Fahrern Sonderrechte und Wegerecht zustehen, sind organisatorisch dazu verpflichtet, für ihr Einsatzpersonal ein stimmiges Konzept zur Aus- und Fortbildung im Bereich Einsatzfahrten vorzuhalten und praktisch umzusetzen. Die Organisation der internen Aus- und Fortbildung muss in jeder Einsatzorganisation dafür Sorge tragen, dass Einsatzfahrern im Rahmen von Praktika praktische Erfahrungen zu vermitteln sind, damit sie ihre Einsatzfahrten gefahrlos absolvieren können.²¹ Fortbildungspflichten müssen allgemein durch die betreffende Organisation überwacht und gesteuert werden.²²

Sofern organisatorische Mängel des öffentlichen Rettungsdienstes in Frage stehen, kann für die Unfallopfer eines durch einen fehlerhaft oder gar nicht ausgebildeten Einsatzfahrer

18 Rderl. des Innenministeriums „Führen von Dienstkraftfahrzeugen der Polizei“ vom 10.10.2003, Az. 44.3 – 2540.

19 Technisch Wissenschaftlicher Beirat der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes eV (Hrsg.), Merkblatt 06/05 Fahrertraining für Einsatzkräfte, Stand: Mai 2017, S. 16 im Kap. 6.2.6.

20 Grundlage dieser Annahme sind die im Internet offen zugänglichen Ausbildungspläne der Landesfeuerwehrschulen für die Maschinistenausbildung.

21 So auch schon das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 24.9.1997 – A 3 S 164/96, Rn. 39, juris.

22 Für den ärztlichen Bereich in einem Krankenhaus entschieden durch Landessozialgericht Baden-Württemberg, Urteil vom 21.2.2017 – L 11 R 2433/16, Rn. 28, juris.

zugefügten Schadens ein Amtshaftungsanspruch aufgrund eines Organisationsverschuldens geltend gemacht werden.²³

Wenn in einem Bereich der Rettungsdienst neu ausgeschrieben werden muss, sollte der Träger des Rettungsdienstes darauf bestehen, dass die Bewerbungsbedingungen als qualitative Voraussetzung für alle Bewerber auch ein schlüssiges Konzept der Aus- und Fortbildung für die fahrerischen Aufgaben mit umfassen. Will der Auftraggeber im Rahmen der Eignungsprüfung von den Bietern vorgelegte Konzepte berücksichtigen, so muss er den Bietern zumindest die daran gestellten Mindestanforderungen allerdings zuvor mitteilen.²⁴ Die zulässige Anwendung eines offenen Bewertungssystems entbindet nämlich den öffentlichen Auftraggeber zudem nicht von der Verpflichtung, die Zuschlagskriterien vorab möglichst eindeutig zu beschreiben, damit Anwendungsfehler später erkennbar werden.²⁵

7. Fazit

Derartig durchdachte Aus- und Fortbildungskonzepte wie das der Polizei in NRW sind immer noch zukunftsweisend, weil sie sowohl die Aspekte der Aus- und Fortbildung, als auch die der Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmer gebührend berücksichtigen und damit dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit Genüge tun. Übungseinsatzfahrten ohne derartig durchdachte Konzepte bergen unkalkulierbare Risiken für sämtliche Beteiligten und alle Verkehrsteilnehmer.

Eine Ausdehnung des Rechts, Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Verkehrsraum durchzuführen auf alle Führer von Fahrzeugen, die nach § 52 Abs. 3 Nr. 1, 2 und 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) mit Kennleuchten für blaues Blinklicht ausgestattet sind, erscheint nicht ratsam, weil sich die Einsatzfahrer der verschiedenen Einsatzorganisationen in ihrem Aus- und Fortbildungsstand keineswegs auf einem einheitlichen Niveau befinden.

Der Personenkreis für Übungseinsatzfahrten sollte organisatorisch intern begrenzt werden und es sollte überlegt werden, Fahrer besonders behutsam auszubilden, die sich altersmäßig noch innerhalb der Risikogruppe der 18 bis 24jährigen Jungen Fahrer bewegen. Übungseinsatzfahrten sollten darüber hinaus nur in Begleitung von berufserfahrenen Einsatzfahrern durchgeführt werden, ähnlich den Grundsätzen des Begleiteten Fahrens „B17“. Es sollte von allen Einsatzorganisationen gefordert werden, dass an Übungseinsatzfahrten nur diejenigen Personen teilnehmen dürfen, die mindestens ein Fahr- und Sicherheitstraining mit einem Einsatzfahrzeug absolviert haben.

23 So zu verstehen für den Bereich des Rettungsdienstes OLG Zweibrücken, Urteil vom 23.1.2001 – 5 U 11/00, Rn. 36, juris.

24 Vergabekammer des Freistaates Sachsen, Beschluss vom 27.6.2014 – 1/SVK/020-13, juris.

25 Vergabekammer bei der Bezirksregierung Lüneburg, Beschluss vom 27.9.2016 – VgK-39/2016, juris.

RECHTSPRECHUNGSÜBERSICHT

Fahrverbotsrechtsprechung: Die wichtigsten Leitsätze 2018!

Richter am Amtsgericht Carsten Krumm, Dortmund

Das Fahrverbot ist und bleibt (neben den Messverfahren) das sicher wichtigste Thema im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten. Ist das Kalenderjahr abgeschlossen, so bleibt dann auch die Frage: Was gab es Neues? Welche Entscheidungen waren wesentlich? Welche Entscheidungen waren vielleicht sogar überraschend? Die nachfolgende Leitsatzübersicht aus sogenannten „amtlichen“ Leitsätzen und selbst gebildeten Leitsätzen soll einen Überblick über wichtige Entscheidungen des vergangenen Jahres geben und schließt an die gleichartigen Rechtsprechungsübersichten der letzten Jahre an.

1. Indizwirkung des Regelfahrverbots

Aufgrund der auch von den Gerichten zu beachtenden Vorbewertung des Ordnungsgebers in § 4 Abs. 1 BKatV ist das Vorliegen einer groben Pflichtverletzung iSd § 25 Abs. 1 S. 1 [1. Alt.] StVG indiziert, so dass es regelmäßig der Anordnung eines Fahrverbotes als Denkwort und Besinnungsmaßnahme bedarf. Diese Bindung der Sanktionspraxis dient nicht zuletzt der Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer und der Vor-

hersehbarkeit und Berechenbarkeit der durch bestimmte Verkehrsverstöße ausgelösten Rechtsfolgen. Demgemäß entspricht es gefestigter höchstrichterlicher und obergerichtlicher Rechtsprechung, dass ein Absehen vom Regelfahrverbot auf Ausnahmefälle, wie etwa eines Augenblicksversagens oder eines sonstigen Härtefalls, wie etwa der Bedrohung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage durch die Vollstreckung des Fahrverbots, beschränkt sein muss.

OLG Bamberg, Beschluss vom 2.5.2018 – 3 Ss OWi 490/18, BeckRS 1997, 126727 BeckRS 2018, 7636 = SVR 2018, 268

Die Erfüllung eines Regeltatbestands indiziert das Vorliegen eines groben Verstoßes im Sinne von § 25 Abs. 1 S. 1 StVG, der zugleich ein derart hohes Maß an Verantwortungslosigkeit im Straßenverkehr offenbart, dass es regelmäßig der Denkwort- und Besinnungsmaßnahme eines Fahrverbots bedarf. In solchen Fällen kann die Anwendung der Regelbeispieltechnik des Bußgeldkataloges nur dann unangemessen sein, wenn der Sachverhalt zugunsten des Betroffenen so erheblich abweicht, dass er als Ausnahme zu werten ist. Dem tatrichterlichen Beurteilungsspielraum sind jedoch der Gleichbehandlung und der