

Eingereicht von
Michael Sedlacek

Angefertigt am
**Institut für Verwaltungsrecht
und Verwaltungslehre**

Beurteiler
**em. o.Univ.Prof. Dr. Bruno
Binder**

13. Februar 2018

§ 26 StVO - Einsatzfahrzeuge



Diplomarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades
Magister der Rechtswissenschaften
im Diplomstudium
der Rechtswissenschaften

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt bzw. die wörtlich oder sinngemäß entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Die vorliegende Diplomarbeit ist mit dem elektronisch übermittelten Textdokument identisch.

Traisen, am 13. Februar 2018

Inhaltsverzeichnis

I. Vorwort.....	4
II. Gendererklärung.....	4
III. Danksagung.....	4
IV. Geschichtliche Entwicklung der Sondersignale	5
V. Die Norm	8
A. <i>Der Gesetzestext.....</i>	8
B. <i>Die Interpretation.....</i>	8
1. Wortinterpretation	9
2. Historische Interpretation	10
3. Systematische Interpretation.....	10
4. Teleologische Interpretation.....	10
VI. Der Rechtfertigungsgrund „Einsatz“	11
A. <i>Merkmale des Rechtfertigungsgrundes „Einsatz“</i>	12
1. Einsatzsituation	13
2. Rechtfertigungshandlung	15
3. Subjektives Rechtfertigungselement	16
B. <i>Die Einsatzfahrt ausschließende Gründe</i>	16
C. <i>Ermächtigung oder Verpflichtung.....</i>	17
VII. Die Norm in der Praxis	19
A. <i>Bewilligung für Kraftfahrzeuge</i>	19
B. <i>Lenkberechtigung.....</i>	19
C. <i>Anwendung bei den Einsatzorganisationen.....</i>	20
1. Rettungsdienst.....	20
2. Feuerwehr	25
3. Polizei.....	28
D. <i>Definition eines Einsatzfahrzeugs</i>	31
E. <i>Die Sorgfaltspflicht des Einsatzfahrers.....</i>	32
F. <i>Vorrechte im Straßenverkehr.....</i>	32
G. <i>Verpflichtungen anderer Verkehrsteilnehmer</i>	39
VIII. Die Strafbarkeit bei Zuwiderhandeln	40
A. <i>Das Nichtvorliegen der Einsatzvoraussetzungen.....</i>	43
B. <i>Die Einsatzüberschreitung.....</i>	44
C. <i>Irrtum über eine Einsatzsituation.....</i>	44
D. <i>Die Strafbarkeit des die Abgabe von Einsatzwarnzeichen Anordnenden</i>	44
E. <i>Rechtsdurchsetzung für betroffene Dritte.....</i>	45
IX. Judikatur	45
X. Conclusio.....	46
XI. Abkürzungsverzeichnis.....	49
XII. Literaturverzeichnis.....	51

I. Vorwort

Ich bin seit September 2001 beim Roten Kreuz an der Bezirksstelle Lilienfeld (NÖ) als Sanitäter aktiv. Viele Jahre davon umfasst mein Tätigkeitsbereich auch jenen des Einsatzfahrers. Für mich hat sich daher immer wieder die Frage gestellt, wie die Umstände einer Einsatzfahrt rechtlich zu beurteilen sind. Vor allem, ob der Einsatz von Blaulicht und Folgetonhorn bei einem konkreten Einsatz zulässig ist oder nicht.

In den vielen Jahren ist mir auch aufgefallen, dass der Umgang mit dem Einsatz der Sonderrechte in Kreisen von Einsatzorganisationen oftmals sehr fraglich gehandhabt wird. So werden etwa „versicherungstechnische Aspekte“ oder die Vertreibung von Wild an für Wildunfälle bekannten Stellen als Grund für den Einsatz von Blaulicht und Folgetonhorn genannt. Auch die tatsächliche Bedeutung der Gesetzeswendung „Gefahr im Verzug“ führt manchmal zu sehr interessanten Interpretationen. Manchen Einsatzfahrern sind meiner Meinung nach die rechtlichen Konsequenzen, die sich aus einem derart leichtfertigen Umgang mit dem § 26 StVO ergeben, offenbar nicht bewusst.

Das hat mich bereits frühzeitig im Studium der Rechtswissenschaften dazu bewogen, diese Thematik für meine Diplomarbeit näher zu betrachten, um auch zur Aufklärung diesbezüglich beizutragen.

II. Gendererklärung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Diplomarbeit die Sprachform des generischen Maskulinums angewendet. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

III. Danksagung

Ich möchte mich sehr herzlich bei einigen Menschen bedanken, die mich tatkräftig unterstützt haben. Hierzu zählen zum einen mein Diplomarbeitsbetreuer em. o.Univ.Prof. Dr. Bruno Binder, zum anderen die Gesprächspartner Oberst Erwin Birkhahn, BA MA (Landespolizeidirektion Niederösterreich), Dr. Michael Halmich LL.M. (öGERN), MMag. Erik Koch (Notruf NÖ GmbH), Heinz Novosad, BA MA (Notruf NÖ GmbH) und ABI Franz Resperger (NÖ Landesfeuerwehrverband), die mir in zahlreichen Vorgesprächen wertvolle Informationen geliefert haben.

IV. Geschichtliche Entwicklung der Sondersignale

Am Beginn des 20. Jahrhunderts wurde bereits festgestellt, dass es für Feuerwehren, für ihre meist mit Pferden bespannten Fuhrwerke, immer schwieriger wurde, sich im dichter werdenden Straßenverkehr den nötigen Platz zu verschaffen, um rasch zum Einsatzort zu kommen. Daher begann man, sich mit Hilfe von Trompetensignalen eines Hornisten, der entweder am Feuerwehrfahrzeug mitfuhr, oder dem Fahrzeug mit dem Fahrrad vorausfuhr, Platz zu machen. Ebenfalls zur Anwendung kamen Glockensignale.

Im Jahr 1932 entwickelte die Deutsche Signal Instrumenten Fabrik Max B. Martin gemeinsam mit deutschen Feuerwehr- und Polizeidienststellen ein automatisches Horn mit einer Folge verschieden hoher Töne, welches seitdem als Warnvorrichtung auf Einsatzfahrzeugen den Hornisten ablöste. Bis zum Zweiten Weltkrieg wurde ein derartiges Horn ausschließlich von der Deutschen Signal Instrumenten Fabrik Max B. Martin hergestellt.¹ In weiten Bereichen hat sich der Begriff des „Martinshorns“ als Deonym für ein Folgetonhorn verbreitet.

Etwa gleichzeitig begann man, zusätzlich zu den Tonsignalen mit Lichtsignalen zur besseren Sichtbarkeit von Einsatzfahrzeugen zu arbeiten. Anfangs wurden nach vorne gerichtete verschiedenfarbige Scheinwerfer verwendet. Am Beginn des zweiten Weltkrieges entstand die Idee, nur noch blaues Licht für diese Lichtsignale zu verwenden, da dies von feindlichen Flugzeugen aus auf Grund der großen Streuwirkung von blauem Licht in der Atmosphäre nicht wahrgenommen werden konnte.

Im Jahr 1955 entwickelte die Firma Auer in Berlin eine neuartige optische Warnvorrichtung, das EinsatzBlaulicht (EBL), welches umgangssprachlich auch als „Leuchtturm“ bezeichnet wurde. Um eine in der Mitte angebrachte Lichtquelle rotiert ein Glashohlkörper, bestehend aus einem Kranz von Zylindern, die das ausgestrahlte Licht brechen. Somit entsteht ein blinkender Effekt. Die erste Rundumkennleuchte war entstanden, die bereits große Ähnlichkeit mit den heute verwendeten Kennleuchten aufwies.² Im Jahr 1956 fand die Rundumleuchte Einzug in die deutsche StVZO.

In Österreich waren Vorfahrtsrechte für Feuerwehr- oder Rettungsfahrzeuge bereits im Straßenpolizeigesetz (StPolG) vom 12. Dezember 1946 (BGBl. Nr. 46/1947) geregelt. § 21 dieser Norm beschreibt die Abgabe von verschieden hohen Tonsignalen, um die anderen Verkehrsteilnehmer auf die Dringlichkeit dieser Fahrt aufmerksam zu machen:

„§ 21 StPolG – Ausnahmen zugunsten der Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes:

(1) Fahrzeuge der Feuerwehr unterliegen auf Fahrten zu Hilfeleistungen nicht den Vorschriften des § 18 Abs 2, 3 bis 5 und 7, über die einzuhaltende Fahrgeschwindigkeit. Das gleiche gilt für Dienstfahrten der im öffentlichen Sicherheits- oder Hilfs- und der im Krankentransport- und Rettungsdienst verwendeten Fahrzeuge, wenn Gefahr im Verzug ist oder wenn dies öffentliche Interesse erfordert. In diesen Fällen sind während der Fahrten der Feuerwehr die üblichen Feuerwehrschnalle, sonst Signale der mit doppeltönenden Pfeifen, bei Verwendung von

¹ vgl. <http://www.maxbmartin.de> (abgerufen am 1. 9. 2017).

² vgl. http://www.tulpenlakritz.de/Kennleuchten/Auer/Auer_EBL.pdf - Originalprospekt (abgerufen am 1. 9. 2017).

Kraftfahrzeugen Signale mit den in den Kraftfahrvorschriften vorgeschriebenen Warnvorrichtungen (§ 50) zu geben.

(2) Die im Abs 1 angeführten Fahrzeuge sind unter den dort angegebenen Voraussetzungen von den Vorschriften über die Ausstattung der Fuhrwerke, dann von den Vorschriften des § 14 Abs 3, §§ 15 bis 17 und 19 Abs 1, 3, 5 bis 8, sowie von sonstigen Verkehrsverboten und -beschränkungen (§§ 29 ff) befreit.“

Inhaltlich weicht diese Norm bereits kaum von der heute gültigen Norm des § 26 StVO ab, wenngleich diese die Thematik umfangreicher regelt. Genauer festgehalten war damals, von welchen Verboten und Beschränkungen Einsatzfahrer tatsächlich ausgenommen sind indem § 21 StPolG dezidiert auf andere Paragraphen verweist.

§ 50 StPolG regelt wiederum, dass von Fahrzeugen, die sich auf § 21 StPolG berufen, erforderlichenfalls nach den Kraftfahrvorschriften geeignete Warnzeichen abgegeben werden müssen. Von der Verwendung von Lichtsignalen ist hier noch keine Rede.

Am 1. Jänner 1961 löste die StVO 1960 das StPolG ab. (BGBl. Nr. 159/1960) Mit diesem Zeitpunkt fand auch das Blaulicht Eingang in die österreichische Rechtsordnung. § 26 StVO in der damals gültigen Fassung lautete:

„(1) Die Lenker solcher Fahrzeuge, die nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen mit Blaulicht und Schallzeichen mit Aufeinanderfolge verschiedenhoher Töne ausgestattet sind, dürfen diese Signale nur bei Gefahr im Verzuge, zum Beispiel auf Fahrten zum und vom Ort der dringenden Hilfeleistung oder zum Ort des sonstigen dringenden Einsatzes verwenden.

(2) Außer in den in Abs 3 angeführten Fällen ist der Lenker eines Einsatzfahrzeuges bei seiner Fahrt an Verkehrsverbote oder an Verkehrsbeschränkungen nicht gebunden. Er darf jedoch hierbei nicht Personen gefährden oder Sachen beschädigen.

(3) Der Lenker eines Einsatzfahrzeuges darf in eine Kreuzung nicht einfahren, wenn ihm ein Verkehrsposten durch waagrechtes Ausstrecken eines Armes oder ein rotes Licht Halt gebietet.“

Die grundlegend neu überarbeitete Straßenverkehrsordnung basiert auf einer Regierungsvorlage vom 17. Juli 1959³:

„§ 26 E i n s a t z f a h r z e u g e

(1) Der Lenker eines Einsatzfahrzeuges ist bei Einsatzfahrten nicht an Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen und Hupverbote gebunden.

Er darf in eine Kreuzung nur dann nicht einfahren, wenn ein Verkehrsposten ihm durch waagrechtes Ausstrecken eines Armes Halt gebietet oder in seine Fahrtrichtung rotes Licht leuchtet. Der Lenker eines Einsatzfahrzeuges hat jedoch dafür zu sorgen, daß auch bei einer Einsatzfahrt eine Gefährdung von Personen oder eine Beschädigung von Sachen nicht eintritt.

³ vgl. 22 BlgNR 9. GP.

(2) Beim Zusammentreffen von Einsatzfahrzeugen haben der Reihe nach den Vorrang:

1. Fahrzeuge der Feuerwehr,
2. Rettungsfahrzeuge,
3. Fahrzeuge des Sicherheitsdienstes,
4. Sonstige Einsatzfahrzeuge.

(3) Alle Straßenbenützer haben einem herannahenden Einsatzfahrzeug Platz zu machen. Kein Lenker eines anderen Fahrzeuges darf unmittelbar hinter einem Einsatzfahrzeug nachfahren oder, außer um ihm Platz zu machen, vor ihm in eine Kreuzung einfahren.“

Der Handelsausschuss, dem dieser Gesetzesentwurf zugewiesen wurde, gestaltete den § 26 neu und fügte zwei weitere Absätze hinzu. Der Ausschussbericht zur Regierungsvorlage hob für den Absatz 1 hervor, dass eingefügt werden sollte, dass diese Vorrechte nur bei Gefahr im Verzug zu verwenden sind. Zu Absatz 3 wurde betont, dass Einbahnstraßen nur dann in die entgegengesetzte Fahrtrichtung befahren werden dürfen, wenn der Einsatzort nicht anders erreicht werden kann. Insbesondere wurde hier auch darauf verwiesen, dass das rote Ampellicht auch für Einsatzfahrzeuge zu gelten hat.

Am 6. Juli 1960 beschließt der Nationalrat die StVO in der Form, wie sie vom Ausschuss erarbeitet wurde.⁴

Am 19. Juli 1960 beschließt der Bundesrat, keinen Einspruch gegen das Gesetz zu erheben.⁵

Im Jahr 1983 wurde die wohl weitreichendste Änderung des § 26 StVO beschlossen, welche mit BGBl 174/1983 kundgemacht wurde. Absatz 3 normiert, dass ab sofort auch bei rotem Licht in eine Kreuzung eingefahren werden darf, wenn der Einsatzfahrer vorher anhält und sich überzeugt, dass er weder Menschen gefährdet noch Sachen beschädigt.

In seinen anderen Bereichen ist der § 26 weitgehend so erhalten, wie er im Jahr 1961 in Kraft getreten ist.

In den letzten Jahren hat vor allem der rasante Fortschritt der Technik, wie etwa der LED-Technologie, den Sondersignalanlagen das heutige Aussehen verliehen.

⁴ vgl. Stenographisches Protokoll, 36. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich, 9. GP, 6. Juli 1960, 1439.

⁵ vgl. Stenographisches Protokoll, 163. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich, 3833.

V. Die Norm

A. Der Gesetzestext

Der Gesetzestext in der derzeit gültigen Fassung, kundgemacht in BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994, lautet:

„§ 26. Einsatzfahrzeuge

(1) Die Lenker von Fahrzeugen, die nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften mit Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht und mit Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden verschieden hohen Tönen ausgestattet sind, dürfen diese Signale nur bei Gefahr im Verzuge, zum Beispiel bei Fahrten zum und vom Ort der dringenden Hilfeleistung oder zum Ort des sonstigen dringenden Einsatzes verwenden. Außerdem dürfen die angeführten Signale soweit als notwendig nur noch zur Abwicklung eines protokollarisch festgelegten Programms für Staatsbesuche oder sonstige Staatsakte sowie in Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen verwendet werden. Die Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht dürfen aus Gründen der Verkehrssicherheit auch am Ort der Hilfeleistung oder des sonstigen Einsatzes oder bei einer behördlich vorgeschriebenen Transportbegleitung verwendet werden.

(2) Außer in den in Abs 3 angeführten Fällen ist der Lenker eines Einsatzfahrzeuges bei seiner Fahrt an Verkehrsverbote oder an Verkehrsbeschränkungen nicht gebunden. Er darf jedoch hiebei nicht Personen gefährden oder Sachen beschädigen.

(3) Organe der Straßenaufsicht, die auf einer Kreuzung den Verkehr durch Arm- oder Lichtzeichen regeln, haben Einsatzfahrzeugen „Freie Fahrt“ zu geben. Die Lenker von Einsatzfahrzeugen dürfen auch bei rotem Licht in eine Kreuzung einfahren, wenn sie vorher angehalten und sich überzeugt haben, daß sie hiebei nicht Menschen gefährden oder Sachen beschädigen. Einbahnstraßen und Richtungsfahrbahnen dürfen sie in der Gegenrichtung nur befahren, wenn der Einsatzort anders nicht oder nicht in der gebotenen Zeit erreichbar ist oder wenn Ausnahmen für andere Kraftfahrzeuge oder Fuhrwerke bestehen.

(4) Beim Zusammentreffen von Einsatzfahrzeugen haben der Reihe nach den Vorrang:

1. Rettungsfahrzeuge,
2. Fahrzeuge der Feuerwehr,
3. Fahrzeuge des Sicherheitsdienstes,
4. Sonstige Einsatzfahrzeuge.

(5) Alle Straßenbenützer haben einem herannahenden Einsatzfahrzeug Platz zu machen. Kein Lenker eines anderen Fahrzeuges darf unmittelbar hinter einem Einsatzfahrzeug nachfahren oder, außer um ihm Platz zu machen, vor ihm in eine Kreuzung einfahren.“

B. Die Interpretation

Viele Stellen dieser Bestimmung sind auslegungsbedürftig. Für ihre Anwendung in der Praxis sind daher die juristischen Interpretationsmethoden heranzuziehen. Liest man die Norm, so kommt

man zu dem Ergebnis, dass die erste auslegungsbedürftige Gesetzesstelle die Wendung „Gefahr im Verzug“ ist. Hierzu gibt es weder in der StVO, noch in anderen Normen eine Legaldefinition, der Gesetzgeber hat die genaue Bedeutung daher offengelassen.

Weiters ist der Begriff „Fahrt“ in diesem Zusammenhang näher zu betrachten. Grundsätzlich spricht man von einer Fahrt, wenn sich ein Fahrzeug auch tatsächlich in Bewegung befindet um eine Strecke zurückzulegen. In diesem speziellen Zusammenhang spricht jedoch einiges dafür, dass der Begriff „Fahrt“ auch den Zustand des Stillstandes des Einsatzfahrzeuges, etwa am Einsatzort, mit umfasst.⁶

Der Gesetzgeber verwendet in dieser Norm auch den Begriff „dringende Hilfeleistung“. Hier ist näher zu untersuchen, was in diesem Zusammenhang als dringend erachtet wird, beziehungsweise was unter dem Begriff Hilfeleistung zu verstehen ist.

1. Wortinterpretation

Dabei wird die eigentliche Bedeutung der Wörter genauer betrachtet. Liest man das Wort Gefahr im Duden nach, so bekommt man dieses Ergebnis: „Möglichkeit, dass jemandem etwas zustößt, dass ein Schaden eintritt; drohendes Unheil“. Hier wird auf die bloße Möglichkeit abgestellt. Es genügt also, dass der Eintritt eines Schadens möglich ist, eine Wahrscheinlichkeit zum Schadeneintritt ist nicht vorausgesetzt. Ebenso wenig wird von einem bereits eingetreten Schaden gesprochen. Wo hier die untere Grenze der Möglichkeit eines Schadeneintritts liegt, lässt diese Interpretationsmethode offen. Nach allgemeiner Lebenserfahrung muss man nämlich feststellen, dass die Möglichkeit eines Schadeneintritts in nahezu jeder Lebenslage gegeben ist, denn diese Möglichkeit kann nicht ausgeschlossen werden.

Isoliert betrachtet kommt man beim Wortsinn des Wortes „Verzug“ zum Ergebnis, dass meist damit ein Rückstand gemeint ist. Die Wortkombination „Zahlungsverzug“ bezeichnet den Rückstand der Zahlungsverpflichtungen. Diese Wortauslegung ist hier nicht anzuwenden. Der Duden nennt hier aber auch dezidiert die Wendung „Gefahr im Verzug“ und beschreibt sie mit „Gefahr droht“. Setzt man die Worte Gefahr und Verzug nun also in Kombination, kommt zu den oben beschriebenen Ergebnissen das Merkmal hinzu, dass die Gefahr nicht nur möglich ist, sondern auch konkret besteht. Wie konkret die Gefahr bereits sein muss, wird aber auch hier offengelassen. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung muss man aber davon ausgehen, dass die Gefahr nicht bloß in abstracto, also nicht bloß der Eintritt irgendeines Schadens drohen muss, sondern bereits in concreto besteht, also der Eintritt eines konkreten, bereits näher definierbaren, Schadens droht.

Das Wort Fahrt ist seinen Wortsinn nach eine „Bewegung von einem Ort zu einem anderen auf der Erdoberfläche und mittels eines Fahrzeugs“.⁷ Weiters heißt es in selbiger Quelle: „Zustand des Fahrens, besonders auch im Gegensatz zur Bewegungslosigkeit“.⁸ Hier wird definitiv der Stillstand eines Fahrzeuges ausgeschlossen, was sich eindeutig aus dem Wort „Fahrt“ ergibt. Dies begründet sich auf aus der Verwendung des Wortes im allgemeinen Sprachgebrauch, denn niemand würde zu einem stehenden Fahrzeug sagen, dass es sich in Fahrt befindet.

⁶ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Rz 6a.

⁷ <https://de.wiktionary.org/wiki/Fahrt> (abgefragt am 18. 01. 2018).

⁸ <https://de.wiktionary.org/wiki/Fahrt> (abgefragt am 18. 01. 2018).

Die Bedeutung des Wortes „Hilfe“ wird im Lexikon mit der Bedeutung der aktiven Hilfe gleichgesetzt. Jemand kann sich also in einer Situation nicht mehr selbst helfen und benötigt Unterstützung von Dritter Seite.⁹ Sucht man dann nach dem Wort „dringend“, so wird man erfahren, dass es sich hier um einen Umstand handelt der eilt, der also nicht aufgeschoben werden kann und sogleich, also im selben oder unmittelbar nächsten Moment behandelt werden muss.¹⁰

2. Historische Interpretation

Wie bereits im Kapitel über die geschichtliche Entwicklung erläutert, war vor dem 1. Jänner 1961 das StPolG in Geltung. Darin wurden nur akustische Warnsignale geregelt. Die Weiterentwicklung der Technik und der Erfindung der blauen Rundumleuchten machten aber im Zuge der Schaffung der neuen StVO eine Überarbeitung der Bestimmungen über die Einsatzfahrzeuge notwendig.

Die Notwendigkeit einer speziellen Regelung der Materie hat sich vor allem durch den zunehmenden Verkehr von Fuhrwerken, später dann von Kraftfahrzeugen, auf der Straße ergeben. Daraus folgte, dass man „normale“ Straßenverkehrsteilnehmer von jenen unterscheiden muss, deren Aufgabe es ist, möglichst rasch voran zu kommen. Dies bestätigt auch die Auslegung der unbestimmten Gesetzesbegriffe nach der bereits nach dem Wortsinn durchgeführten Interpretation.

3. Systematische Interpretation

Bei Betrachtung der Systematik fällt auf, dass der Gesetzgeber die Norm direkt an den Beginn des 3. Abschnitts der StVO, unter der Überschrift „Bevorzugte Straßenbenützer“ gesetzt hat. Dies unterstreicht wohl auch die Wichtigkeit der Bestimmung und die Bedeutung der Vorrechte für Einsatzfahrzeuge innerhalb der StVO. Die Regelung findet sich vor allem vor den Bestimmungen zu Fahrzeugen im öffentlichen Dienst, Schienenfahrzeugen oder Wirtschaftsführen.

Die Wichtigkeit der Bestimmung unterstreicht auch die Bedeutung und Auslegung der Begriffe „Gefahr im Verzug“ und „dringende Hilfeleistung“.

4. Teleologische Interpretation

Die teleologische Interpretation fragt nach dem Sinn und Zweck der Norm. Bei deren Schaffung war natürlich auch darauf Bedacht zu nehmen, eine gesetzliche Grundlage für Fahrten zu und von Notfällen zu regeln, auch um dem herkömmlichen Straßenverkehrsteilnehmer gewisse Verpflichtungen gegenüber Einsatzfahrzeugen aufzuerlegen. Die Wendung „Gefahr im Verzuge“ war jedoch auch bereits im alten StPolG enthalten. Der Gesetzgeber wollte dadurch sicherstellen, dass diese Sonderrechte wirklich nur für Notfälle in Anspruch genommen werden, um ihren Missbrauch auszuschließen. Blaulicht und Folgetonhorn sollten zu einem Zeichen absoluter Dringlichkeit werden und für jeden anderen Verkehrsteilnehmer dadurch leicht erkennbar sein. „Gefahr im Verzug“ ist unter diesen Aspekten wohl nur anzunehmen, wenn eine erhebliche Gefahr besteht oder bereits ein konkreter Schaden eingetreten ist und weiterer Schaden droht. Eine Einschränkung auf Gefahr für Leib oder Leben hat der Gesetzgeber nicht getroffen. Daher ist

⁹ vgl. <https://de.wiktionary.org/wiki/Hilfe> (abgefragt am 18. 01. 2018).

¹⁰ vgl. <https://de.wiktionary.org/wiki/dringend> (abgefragt am 18. 01. 2018).

davon auszugehen, dass auch die Gefahr eines Schadens an einer Sache darunter subsummiert werden kann, etwa eine Gefahr für die Umwelt.

In diesem Zusammenhang muss vor allem der Begriff „Fahrt“ näher erörtert werden. Es scheint so, als wollte der Gesetzgeber unter einer Fahrt viel mehr verstanden wissen, als es der eigentliche Sinn dieses Begriffes vermuten lässt. Es wäre nicht denkbar, dass ein still stehendes Einsatzfahrzeug plötzlich wieder zu einem normalen Straßenverkehrsteilnehmer wird, nur weil es sich nicht mehr in Bewegung befindet. Dies würde dann auch gelten, wenn ein Einsatzfahrzeug, etwa bei einer roten Ampel oder durch einen Stau zum Stillstand kommt. Auch hier würde es demnach seine Sonderrechte verlieren. Dass dies in der Intention des Gesetzgebers liegt scheint schwer vorstellbar. Überlegt man den Sinn und Zweck dieses Begriffes, so kommt man meiner Meinung nach zu dem Schluss, dass auch ein still stehendes Fahrzeug jedenfalls vom Begriff „Fahrt“ mit umfasst ist. Hätte der Gesetzgeber dies tatsächlich anders gemeint, so hätte er vermutlich auf diesen Umstand explizit hingewiesen und dies im Text des § 26 StVO ausdrücklich festgehalten.

Wie aufgezeigt, ist vor allem die Wendung „Gefahr im Verzug“ eine sehr dehnbare Gesetzeswendungsform, die in jedem konkreten Einzelfall neu ausgelegt werden muss. Eine pauschale Auslegung scheint nahezu unmöglich, würde aber auch am Ziel vorbeiführen, da auch bereits die Gesetzesbestimmung des § 26 StVO sehr stark auf Einzelfälle abzielt und versucht, diese möglichst allgemein in einen Text zu verpacken.

VI. Der Rechtfertigungsgrund „Einsatz“

Die Lenker von Einsatzfahrzeugen machen sich bei ihren Einsatzfahrten in vielerlei Hinsicht eigentlich nach der StVO strafbar, wenn sie zum Beispiel die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten, Sperrlinien überqueren oder ihr Fahrzeug am Einsatzort regelwidrig abstellen. Um dies im Falle einer Einsatzfahrt rechtlich zu beurteilen wird auf Erkenntnisse der Strafrechtsdogmatik zurückgegriffen. Wie bereits erwähnt macht sich der Lenker des Einsatzfahrzeuges zwar nach der StVO strafbar, es besteht für ihn aber ein gesetzlicher Rechtfertigungsgrund, nämlich der Einsatz. Daraus ergibt sich auch, dass jedem Lenker bei Fahrlässigkeitsdelikten oder im Schadenersatzrecht eine besondere Stellung zukommt.¹¹

Ob der § 26 zur übrigen StVO als Regel-Ausnahme-Beziehung gesehen werden kann, und somit zu einem Rechtfertigungsgrund bei Übertretungen der StVO wird, ist fraglich.¹² Die Bestimmung des § 26 StVO könnte ebenso als Bestimmung des Straßenverkehrsrechts gesehen werden, die gleichrangig neben das übrige Straßenverkehrsrecht tritt. Diese Überlegung ist nicht nur von systematischer Bedeutung: Normiert § 26 StVO einen Rechtfertigungsgrund, so erfolgt eine allfällige Bestrafung auf Grund der übertretenen Bestimmung der StVO. Bildet § 26 StVO aber ein eigenes Straßenverkehrsrecht für Einsatzfahrzeuge, ist der Lenker eines Einsatzfahrzeuges nur auf Grund dieser Bestimmung strafbar.¹³

Die für die Einordnung wesentliche Wortfolge findet sich in § 26 Abs 2 StVO, wenn es dort heißt: „der Lenker eines Einsatzfahrzeuges (ist) bei seiner Fahrt an Verkehrsverbote oder an

¹¹ vgl. *Weber*, Einsatzfahrzeug und Straßenverkehrsrecht, ZVR 1988, 68.

¹² vgl. *Jescheck*, Lehrbuch des Strafrechtes - Allgemeiner Teil, 3. Auflage, 260.

¹³ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

Verkehrsbeschränkungen nicht gebunden.“ Straßenbenutzer haben sich grundsätzlich an die Regeln der StVO zu halten. Ausgenommen davon sind Lenker von Einsatzfahrzeugen, die befugt sind, bei Vorliegen gewisser Voraussetzungen gewisse Regeln der StVO zu brechen. Der Vorbehalt des § 6 VStG, der die Voraussetzungen für einen Rechtfertigungsgrund festlegt („Eine Tat ist nicht strafbar, wenn sie durch Notstand entschuldigt oder, obgleich sie dem Tatbestand einer Verwaltungsübertretung entspricht, vom Gesetz geboten oder erlaubt ist.“) wird durch § 26 Abs 2 StVO näher konkretisiert.

Wenn eine Rechtsvorschrift die Rechtswidrigkeit eines tatbestandmäßigen Verhaltens ausschließt, liegt also ein Rechtfertigungsgrund vor.¹⁴ Dieser Umstand geht auch aus dem Erkenntnis des VfGH vom 22. 11. 1984, 84/02/0113, hervor, da es in § 26 Abs 2 StVO, ohne näher darauf einzugehen, einen Rechtswidrigkeitsausschluss erkennt. Der sachliche Geltungsbereich von § 26 Abs 2 StVO ist jedoch auf Fahrzeuge beschränkt, die mit Einsatzwarnvorrichtungen ausgerüstet sind. Die Rechtsordnung kennt auch andere Rechtfertigungsgründe, deren Anwendungsbereich sachlich beschränkt ist, wie zum Beispiel bei der Ausübung einer Amts- oder Dienstpflicht oder die Heilbehandlung.¹⁵

Zu definieren ist weiters, welche Verletzungen der StVO überhaupt durch den Rechtfertigungsgrund „Einsatz“ gedeckt werden können.

Im § 26 StVO wird ganz allgemein von Verkehrsverboten und Verkehrsbeschränkungen gesprochen. Diese Begriffe werden in der StVO an mehreren Stellen verwendet, ohne sie jedoch näher zu definieren. In § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO wird zwar festgehalten, dass unter Verkehrsverboten und Verkehrsbeschränkungen insbesondere Einbahn-, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote zu verstehen sind, genauer eingegrenzt werden die Begriffe allerdings nicht. Wie bei allen anderen Rechtfertigungsgründen ist auch beim Einsatz auf eine Interessensabwägung abzustellen. Vom Gesetzgeber wird das rasche Vorankommen bei Gefahr im Verzug dem Schutz vor einem durch die Einsatzfahrt erhöhten Risiko gegenübergestellt. Somit ist eine Übertretung der Regelungen des Abschnitts II (Fahrregeln) und des Abschnitts IV (Regelung und Sicherung des Verkehrs) wohl in den meisten Fällen als gerechtfertigt zu betrachten. Eine Bevorzugung von Einsatzfahrzeugen, die eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit mit sich bringt, wird demnach wohl nicht mehr gerechtfertigt sein, wie etwa ein Verstoß gegen § 5 StVO (Inbetriebnahme eines Fahrzeuges in einem durch Alkohol beeinträchtigtem Zustand). Des Weiteren vom Einsatzfahrzeuglenker trotz Rechtfertigungsgrund einzuhalten sind beispielsweise die §§ 11 ff StVO über die Anzeige der bevorstehenden Änderung der Fahrtrichtung und § 22 StVO über die Abgabe von Warnzeichen.¹⁶

A. Merkmale des Rechtfertigungsgrundes „Einsatz“

Die herrschende Lehre fordert für das Vorliegen eines Rechtfertigungsgrundes drei Merkmale: die Rechtfertigungssituation, die Rechtfertigungshandlung und das subjektive Rechtfertigungselement. Darüber hinaus normiert § 26 Abs 1 iVm. § 2 Abs 1 Z 25 StVO zwei

¹⁴ vgl. *Hellbling*, Kommentar zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen II 56; Walter/Mayer, Grundriss des Verwaltungsverfahrenrechts, 4. Auflage, 271.

¹⁵ vgl. *Hellbling*, Kommentar zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen II 56ff; Walter/Mayer, Grundriss des Verwaltungsverfahrenrechts, 4. Auflage, 272.

¹⁶ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

weitere Voraussetzungen, nämlich ein gemäß KFG mit Warnvorrichtungen ausgerüstetes Fahrzeug und die Abgabe von Einsatzwarnzeichen.

Bei der Beurteilung der Frage, ob der Einsatz von Blaulicht und Folgetonhorn gerechtfertigt ist, und somit der Rechtfertigungsgrund „Einsatz“ vorliegt, ist nach dem Willen des Gesetzgebers ein strenger Maßstab anzulegen.¹⁷ Das bedeutet, dass bei jedem Einsatz von Beginn an davon auszugehen ist, dass die Verwendung der Einsatzwarnzeichen nicht geboten ist. Erst nach Erfassung aller Umstände, die dazu führen könnten, dass Blaulicht und Folgetonhorn verwendet werden dürfen, und der Durchführung einer Interessensabwägung zwischen dem bedrohten Rechtsgut, das dem Einsatz zu Grunde liegt und dem Interesse der StVO nach Verkehrssicherheit ist am strengen Maßstab der StVO zu eruiieren.¹⁸ Zu beachten ist in weiterer Folge noch, dass diese Abwägung der Interessen für jede Einsatzressource (jedes am Einsatz beteiligten Fahrzeugs) separat durchzuführen ist. Nur weil bei einem Einsatzmittel die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme der Sonderrechte des § 26 StVO vorliegen, bedeutet dies nicht, dass es für alle am Einsatz beteiligten Fahrzeuge gilt. Das ist aus dem strengen Maßstab zu folgern, den der Gesetzgeber angewendet haben will.

Es ist jedoch nach der Literatur zu § 26 StVO nicht davon auszugehen, dass der Fahrer im konkreten Einsatzfall umfangreiche und komplexe rechtliche Überlegungen anstellen muss. Dies bedingt auch die angespannte Situation, in der sich der Fahrer eines potentiellen Einsatzfahrzeuges direkt bei der Alarmierung zu einem konkreten Einsatz befindet. Es reicht hier vollkommen aus, dass der Fahrer auf Grund konkreter äußerer Umstände von einer „Gefahr im Verzug“-Situation ausgehen darf, die die Verwendung der Einsatzwarnzeichen rechtfertigt.¹⁹ Die bloße Möglichkeit des Eintritts von Umständen, die Dringlichkeit des Einschreitens annehmen lassen, rechtfertigt noch nicht die Verwendung von Einsatzwarnzeichen. Das würde dazu führen, dass nahezu jede Einsatzsituation die potentielle Möglichkeit von „Gefahr im Verzug“ beinhaltet. Dies würde der Intention des Gesetzgebers widersprechen, der den Maßstab zur Beurteilung des Rechtfertigungsgrundes „Einsatz“ sehr eng verstanden haben will.

Die letztliche Entscheidung, ob im gegenständlichen Einsatzfall tatsächlich eine „Gefahr im Verzug“ Situation vorliegt, die den Einsatz von Sondersignalen rechtfertigt, obliegt immer nur dem Fahrer, denn er ist auch zur Einhaltung der StVO verpflichtet und schlussendlich auch dafür verantwortlich.²⁰ Einer Anweisung zur Verwendung der Sondersignale durch den im Einsatz befindlichen Kommandanten oder den Notarzt ist grundsätzlich vom Fahrer nicht Folge zu leisten, da eine dienstliche Aufforderungen zum Gesetzesbruch (in diesem Fall § 26 StVO) nicht befolgt werden muss. Dies gilt vor allem, wenn der Fahrer dazu aufgefordert wird, das Blaulicht zu aktivieren, obwohl die Kriterien von Gefahr im Verzug gar nicht vorliegen.²¹ Selbiges gilt auch für die Anweisung zum Überholen durch einen an Bord befindlichen Notarzt.²²

1. Einsatzsituation

§ 26 Abs 1 StVO zählt vier Einsatzsituationen taxativ auf, die objektiv vorliegen müssen, es genügt daher nicht, dass sie nur in der Vorstellung des Einsatzfahrers existieren. „Gefahr im Verzug“ und

¹⁷ vgl. 1283 BlgNR 11. GP 2.

¹⁸ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14,01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) AB69.

¹⁹ vgl. *Dittrich/Stolzlechner*, StVO²¹ § 26 Rz 14.

²⁰ vgl. VwGH 26. 3. 2004, 2003/02/0214.

²¹ vgl. VfGH 15. 3.1968 ZVR 1969/169.

²² vgl. VwGH 26. 3. 2004, 2003/02/0214.

die „Verkehrssicherheit“ ergeben sich für alle Lenker von allen Einsatzfahrzeugen, hingegen „Transportbegleitung“ und „Staatsbesuch“ meist nur für Lenker von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes.

a) Gefahr im Verzug

Dies ist wohl die häufigste Einsatzsituation, die zur Inanspruchnahme des § 26 StVO führt. Was darunter genau zu verstehen ist, definiert die StVO nicht, sie umschreibt dies in § 26 Abs 1 nur mit „...Fahrten zum und vom Ort der dringenden Hilfeleistung oder zum Ort des sonstigen dringenden Einsatzes...“. Beide stellen typische Einsatzsituationen der „klassischen“ Einsatzorganisationen, wie Rettung, Feuerwehr oder Polizei, dar. Diese beiden Einsatzsituationen bilden den Maßstab, an dem „Gefahr im Verzug“ zu messen ist. Andere als diese beiden Voraussetzungen können nur dann Basis für einen Einsatz sein, wenn sie mindestens gleichwertig sind. Grundmerkmale dieser beiden Einsatzsituationen sind ein Anlass („Einsatz“ oder „Hilfeleistung“) und die Dringlichkeit. Als Anlass kommt grundsätzlich nur eine Gefährdung eines Menschen oder eine erhebliche Gefährdung von Sachen in Frage.²³

Das zweite Tatbestandsmerkmal ist die Dringlichkeit, das heißt, dass beispielsweise eine Gefährdung eines Menschen nicht genügt, sondern dass darüber hinaus eine zeitliche Knappheit vorliegen muss. Die Dringlichkeit muss dermaßen im Vordergrund stehen, dass der Zweck der Fahrt ohne rasches und möglichst ungehindertes Vorankommen nicht erreicht werden kann.²⁴ Nur das Vorliegen beider Tatbestandsmerkmale begründet die Einsatzsituation „Gefahr im Verzug“. Um diesen unbestimmten Gesetzesbegriff jedoch näher zu konkretisieren, muss die Situation im Hinblick auf die einzelnen Einsatzorganisationen getrennt betrachtet werden.

b) Verkehrssicherheit

Der Anlass als erstes Tatbestandsmerkmal gleicht hier dem Anlass bei lit a) „Gefahr im Verzug“. Als zweites Merkmal tritt dabei anstatt der Dringlichkeit die Verkehrssicherheit hinzu. Die Verwendung der Einsatzsignale ist hier jedoch eingeschränkt, da die Abgabe der Signale nur an Ort und Stelle gerechtfertigt ist, nicht aber am Weg zur Hilfeleistung bloß aus dem Grund der Verkehrssicherheit. Weiters ist nur die Verwendung von Blaulicht zulässig, nicht aber jene des Folgetonhorns. Zu bemerken ist auch, dass die Verwendung von Blaulicht am Einsatzort nur aus Gründen der Verkehrssicherheit gestattet ist. Ein anderer Grund kommt dafür nicht in Betracht.²⁵

Die Gründe für die Verwendung des Blaulichts können einerseits in der Aufstellung des Fahrzeuges selbst liegen, wenn es etwa auf der Fahrbahn abgestellt werden muss, und somit ein Verkehrshindernis darstellt. Andererseits auch in der Dimension des Einsatzes selbst, wie etwa bei einem Verkehrsunfall, wenn die Fahrbahn wegen der Rettungsmaßnahmen blockiert ist.²⁶ In diesem Zusammenhang wird beispielsweise von *Halmich* vertreten, dass auch bei einem Krankentransport, der von einem Fahrzeug des Rettungsdienstes durchgeführt wird, Blaulicht am Ort der sonstigen Hilfeleistung verwendet werden darf, wenn etwa der Patient vor der Wohnung aus- oder eingeladen wird, und das Fahrzeug dadurch auf der Fahrbahn abgestellt werden muss. Er schließt dies daraus, dass in diesem Fall die StVO nicht nach einem Grund der „dringenden“

²³ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

²⁴ vgl. VwGH 26. 3. 2004, 2003/02/0214; 21.4.1999, 99/03/0008.

²⁵ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

²⁶ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Rz 4.

Hilfeleistung, sondern nur nach einem „Ort der Hilfeleistung oder des sonstigen Einsatzes“ verlangt. Dies würde auch bei Durchführung eines nicht dringlichen Krankentransportes der Fall sein, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert und keine andere Möglichkeit besteht, der Verkehrssicherheit besser zu entsprechen.²⁷

Der Sinn und Zweck des Blaulichts ist in diesem Fall lediglich die Warnung anderer Verkehrsteilnehmer, dass sich abgestellte Einsatzfahrzeuge oder Personen auf der Fahrbahn befinden, die unmittelbar mit der Abwicklung des Einsatzes beschäftigt sind, und somit nicht immer auf den Verkehr achten können. Der Fahrer des passierenden Fahrzeuges hat somit seine Geschwindigkeit zu verringern, sodass er auf eine plötzlich auftretende Gefahr, die sich aus dem Einsatzablauf ergibt, reagieren kann.²⁸

c) Staatsbesuche und –akte, Erfüllung der völkerrechtlichen Pflichten

Auch diese Einsatzsituation ist an zwei Voraussetzungen gebunden. Es muss ein Staatsbesuch, ein sonstigen Staatsakt oder ein Akt in Erfüllung der völkerrechtlichen Pflichten vorliegen, der nach einem Protokoll, also einem genauen Zeitplan abgearbeitet wird. „Staatsbesuche“ sind hier so zu verstehen, dass es sich um den Besuch eines hochrangigen Mitgliedes eines anderen Staates, wie etwa ein Staatsoberhaupt, einen Minister oder den EU-Kommissionspräsidenten handelt. Dies gilt jedoch nur für die Abwicklung offizieller Besuche, nicht bei privaten Besuchen der betreffenden Personen (arg. „zur Abwicklung eines protokollarisch festgelegten Programms“). „Sonstige Staatsakte“ können hohe Anlässe sein, die sich aus einem innerösterreichischen Anlass ergeben, wie etwa ein Staatsbegräbnis. „Völkerrechtliche Verpflichtungen“ können etwa im Schutz eines Diplomaten eines anderen Staates oder im Schutz sonstiger völkerrechtlich besonders geschützter Personen liegen.²⁹

d) Transportbegleitung

Auch eine Transportbegleitung stellt eine Einsatzsituation dar, nämlich dann, wenn sie behördlich aufgetragen wurde. Auch hier ist nur die Verwendung des Blaulichts, nicht aber des Folgetonhorns gestattet. Zu beachten ist jedoch, dass die Verwendung von Blaulicht durch das Begleitfahrzeug keinesfalls den Lenker des Transportfahrzeuges von den Verkehrsregeln entbindet.³⁰ Die Verwendung des Blaulichts dient vielmehr dazu, andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahr aufmerksam zu machen, die von diesem Transport ausgeht, weil er zum Beispiel Abmessungen aufweist, die sonst für Lastkraftfahrzeuge nicht zugelassen sind.

2. Rechtfertigungshandlung

Sie liegt in der Abgabe von Einsatzwarnzeichen. Als besondere Voraussetzung ist hier jedoch festzustellen, dass das betreffende Fahrzeug auch zum Führen von Einsatzwarnvorrichtungen nach kraftfahrrechtlichen Vorschriften zugelassen ist. Nur mit dieser Voraussetzung und der

²⁷ vgl. *Halmich*, Recht für Sanitäter und Notärzte², 2016, 109; *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Ab 64.

²⁸ vgl. *Dittrich/Stolzlechner*, StVO²¹ § 26 Rz 20.

²⁹ vgl. *Dittrich/Stolzlechner*, StVO²¹ § 26 Rz 18.

³⁰ vgl. OGH 2 Ob 28/60 ZVR 1960/289.

tatsächlichen Verwendung der Einsatzwarnvorrichtungen wird ein Fahrzeug auch zum Einsatzfahrzeug.³¹

3. Subjektives Rechtfertigungselement

Zusätzlich zu den objektiven Kriterien eines Einsatzes muss der Einsatzwille als subjektives Element hinzukommen (arg. „dürfen“ in § 26 Abs 1 erster Satz StVO). Das bloße Wissen um das Vorliegen einer tatsächlichen Einsatzsituation reicht jedoch aus um den Einsatzwillen zu begründen.³²

B. Die Einsatzfahrt ausschließende Gründe

Es ist durchaus denkbar, dass zwar die beschriebenen Voraussetzungen für eine Einsatzfahrt vorliegen, jedoch trotzdem bestimmte Gründe die Inanspruchnahme der Sonderrechte des § 26 StVO verbieten.

Der Ausschluss der Verwendung von Einsatzwarnzeichen kann in der großen Entfernung zwischen Abfahrtsort des potentiellen Einsatzfahrzeuges und dem Notfallort liegen. Wird der Lenker eines „Blaulichtfahrzeuges“ zu einem ungewöhnlich weit entfernten Notfallort alarmiert, so hat er jedenfalls gesonderte Erkundigungen über den Zweck der Einsatzfahrt einzuholen. Es genügt nicht, dass er mit gutem Grund annehmen kann, die Kriterien für „Gefahr im Verzug“ würden vorliegen. Vielmehr obliegt es im Fall einer retrospektiven Beurteilung dann dem Fahrer, die Gründe für den Antritt der Einsatzfahrt darzulegen, und welche besonderen Gründe für eine derart ungewöhnlich weite Einsatzfahrt gesprochen haben.³³

Die Möglichkeit, dass die Hilfeleistung auf weniger gefährvolle Art und Weise durch ein näheres gleichwertiges Einsatzfahrzeug auch erreicht werden kann, schließt für den Fahrer des weiter entfernt gelegenen Einsatzmittels die Berechtigung zur Verwendung der Sondersignale auch deshalb aus, weil der Gesetzgeber die sich aus der Verwendung der Sondersignale ergebende erhöhte Gefahr möglichst gering halten will.³⁴

Für nicht überraschend auftretende Einsatzfälle – wie zum Beispiel bei vorgemerkten Krankentransporten zu einem Termin – wird die gebotene Dringlichkeit, welche die Verwendung von Einsatzwarnzeichen rechtfertigt, bereits im Vorhinein ausgeschlossen werden können.³⁵

Sprechen für den Fahrer des potentiellen Einsatzfahrzeuges andere Gründe gegen die Verwendung der Einsatzwarnzeichen, so hat er deren Verwendung ebenfalls zu unterlassen. Dies etwa deshalb, weil er von seiner Organisation gar nicht zur Verwendung von Einsatzwarnzeichen ermächtigt wurde, sondern lediglich dazu berechtigt, ist die Fahrzeuge im Rahmen von Krankentransporten oder nicht dringlichen Fahrten zu lenken.³⁶ Nur aus dem Grund der Verkehrssicherheit am Ort der Hilfeleistung am stehenden Fahrzeug, darf er das Blaulicht dennoch verwenden, da hier der Zweck der Verwendung in der Warnung der anderen

³¹ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

³² vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

³³ vgl. VwGH 26. 3. 2004, 2003/02/0214.

³⁴ vgl. VwGH 26. 3. 2004, 2003/02/0214.

³⁵ vgl. VwGH 13.07.2006, 2016/11/0078.

³⁶ vgl. *Österreichisches Rotes Kreuz*, "Sicherer Einsatzfahrer" - Rahmenvorschrift über die Ausbildung für den Fahrdienst des Österreichischen Roten Kreuzes (2013).

Verkehrsteilnehmer liegt und keine besondere Gefahr vom Einsatzfahrzeug ausgeht, indem es sich etwa mit erhöhter Geschwindigkeit bewegt.

C. Ermächtigung oder Verpflichtung

Dass es sich bei der Norm des § 26 StVO um eine Ermächtigung zur Verwendung des Blaulichts handelt, und nicht um eine Verpflichtung, lässt sich aus dem Wort „dürfen“ aus dem ersten Absatz der Bestimmung ableiten. Damit wird dem Fahrer die Ermächtigung erteilt, bei Vorliegen aller Voraussetzungen das Blaulicht und das Folgetonhorn zu aktivieren und die Sonderrechte im Straßenverkehr zu nützen. Nach der StVO besteht jedoch keine Verpflichtung dazu, da sonst das Wort müssen im Gesetzestext verankert wäre.³⁷ Betrachtet man die gesetzlichen Bestimmungen für derartige Einsatzsituationen im Ganzen, so wird man zur Feststellung kommen, dass dennoch eine Verpflichtung für den Fahrer bestehen wird, die Sonderrechte in Anspruch zu nehmen, wenn die Voraussetzungen gegeben sind. Dies ergibt sich hauptsächlich aus den diversen gesetzlichen Grundlagen, für den Tätigkeitsbereich der Einsatzorganisationen.

Fraglich ist, ob dem Einsatzfahrer trotz Vorliegens aller erforderlicher Faktoren, die zu einer Anwendung der Sonderrechte des § 26 StVO führen würden, ein gewisser Spielraum, quasi ein „Ermessen“, zukommt, ob er die Sondersignale tatsächlich verwendet und somit die speziellen Rechte des § 26 StVO in Anspruch nimmt, oder ob eine Pflicht besteht, diese auch zu gebrauchen, wenn alle Umstände gegeben sind, die zu einer Anwendbarkeit der Norm führen. Üblicherweise spricht man von „Ermessen“ im Verwaltungsrecht, dort genauer bei hoheitlich tätig werdenden Behörden. Hier unterscheidet man, ob die Rechtsfolge, die sich aus einer Norm ergibt, ex lege eintritt, also ob es sich um eine gebundene Entscheidung der Behörde handelt, oder ob der Behörde ein gewisses Ermessen, also ein Spielraum, eingeräumt wird, selbst wenn alle Tatbestandselemente gegeben sind, die zur Anwendbarkeit einer Norm führen. Die Behörde kann also zwischen mehreren Rechtsfolgen wählen. Fraglich ist auch, ob dieses „Ermessen“ auch dem Einsatzfahrer im Falle der Anwendung des § 26 StVO zukommt. Nach dem Gesetzestext „dürfen“ Einsatzfahrer Blaulicht und Folgetonhorn verwenden, wenn die beschriebenen Voraussetzungen dafür gegeben sind. Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch wird man bei diesem Wortlaut wohl von einer Ermächtigung ausgehen müssen, nicht aber von einer Verpflichtung zur Verwendung der Sondersignale bei Vorliegen der Voraussetzungen. Möchte man dies rechtlich beurteilen, so muss man in der Betrachtung etwas weiter ausholen. Zu eruieren ist, welche Intention der Gesetzgeber bei der Schaffung dieser Norm hatte. Es ist davon auszugehen, dass man für Einsatzfahrzeuge die Möglichkeit schaffen wollte, bei besonderer Dringlichkeit sich über gewisse Vorschriften des Straßenverkehrs hinwegzusetzen und somit ein höheres Risiko einzugehen, wenn dies andererseits dadurch gerechtfertigt ist, dass besondere Dringlichkeit, oder im Wortlaut des Gesetzgebers „Gefahr im Verzug“ vorliegt. Die Norm soll also dem Schutz bestimmter Rechtsgüter dienen, wie etwa dem Leben. Ist ein solches Rechtsgut bedroht, gibt der Gesetzgeber jenen Personen, die zu Hilfe eilen, um damit weiteren Schaden von einem Rechtsgut abzuwenden, besondere Kompetenzen, wie im konkreten Fall sich über bestimmte Vorschriften des Straßenverkehrs hinweg zu setzen.

Da man von einer Ermessensentscheidung nur sprechen kann, wenn auch tatsächlich hoheitliches Handeln einer Verwaltungsbehörde vorliegt³⁸, muss man auch erörtern, welche

³⁷ vgl. *Grubmann*, StVO, § 26 Anm. 3.

³⁸ vgl. *Binder/Trauner*, Öffentliches Recht – Grundlagen (Lehrbuch)³, 2014, Rz. 330.

Einsatzorganisationen mit hoheitlichen Aufgaben betraut sind (wie auch im Rahmen dieser Arbeit erörtert). Im Rahmen der gegenständlichen Betrachtung der klassischen drei Einsatzorganisationen Feuerwehr, Polizei und Rettung kann davon nur bei Feuerwehr und Polizei ausgegangen werden. Nur hier kann man also überlegen, ob eine Ermessensspielraum bei der Entscheidung vorliegt, ob das Blaulicht auch verwendet wird, wenn alle tatsächlichen Umstände vorliegen. Man muss meiner Meinung nach in diesem Fall jedoch davon ausgehen, dass hier auf Grund der Betrauung mit hoheitlichen Aufgaben kein freies Ermessen gilt, da es durch die Übertragung hoheitlicher Aufgaben zu einer Verpflichtung der Organisation kommt, bei Vorliegen aller Voraussetzungen auch tätig zu werden. Dies heißt aber im Umkehrschluss nicht, dass bei jedem Tätigwerden von Polizei oder Feuerwehr auch die Verpflichtung zur Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn besteht. Die Beurteilung, ob alle tatsächlichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des § 26 StVO vorliegen, hier im Besonderen die „Gefahr im Verzug“, obliegt in jedem konkreten Einzelfall dem Fahrer des Einsatzfahrzeuges. Liegen jedoch alle Voraussetzungen vor, so ist der Fahrer meiner Meinung nach verpflichtet, die Sonderrechte des § 26 StVO in Anspruch zu nehmen.

Ganz anders stellt sich die Situation im Bereich der Rettungsdienste dar, welche keine hoheitlichen Aufgaben erfüllen. Daher stellt sich die Frage, ob hier von Ermessen gesprochen werden kann, gar nicht. Die Verpflichtung zur Inanspruchnahme der Sonderrechte bei Vorliegen aller tatsächlichen Voraussetzungen ergibt sich in diesem Bereich vielmehr aus anderen Rechtsvorschriften. Diese sind zum einen vertragliche Pflichten, die sich aus der Rechtsbeziehung zwischen der alarmierenden Leitstelle und der Rettungsorganisation ergeben können, wie dies auch im Rahmen dieser Arbeit erörtert wird, des Weiteren aber auch aus dem Behandlungsvertrag, der zwischen dem Patienten und der Rettungsorganisation entsteht. In weiterer Folge ist auch auf die Garantenstellung im strafrechtlichen Sinn hinzuweisen, die den Mitarbeiter einer Rettungsorganisation gegenüber „seinem Patienten“ trifft. Aus der Zusammenschau dieser Umstände ergibt sich meiner Meinung nach, dass auch im Bereich des Rettungsdienstes davon auszugehen ist, dass der Fahrer des Rettungswagens bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 26 StVO die Sonderrechte auch in Anspruch zu nehmen hat. Er hat aber auch hier wiederum im Einzelfall zu beurteilen, ob diese Voraussetzungen auch vorliegen. Eine Hilfestellung zu dieser Beurteilung ergibt sich aus der konkreten Alarmierung durch die Leitstelle beziehungsweise deren Einstufung des Notfalles.

Meiner Meinung nach ist es gerade im Bereich der freiwilligen Einsatzorganisationen so, dass man auf Grund seiner gemeinnützigen Tätigkeit auch eine moralische Verpflichtung gegenüber dem Hilfesuchenden hat. Die Mitarbeiter, und somit auch die Einsatzfahrer, opfern viele Stunden ihrer Freizeit, um Mitmenschen in Notsituationen zu helfen. Diese moralische Verpflichtung sollte meiner Meinung nach bedingen, dass bei Vorliegen aller Voraussetzungen für die Verwendung der Einsatzwarzeichen diese auch zu verwenden sind um dem Betroffenen nicht nur die qualitativ beste Hilfe zuteilwerden zu lassen, sondern diese auch so rasch wie möglich, um weiteren Schaden abzuwenden. Dies jedoch immer vor dem Hintergrund, dass auch tatsächlich alle gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen, denn eine moralische Verpflichtung darf nie über den vom Gesetzgeber verordneten Schranken stehen.

VII. Die Norm in der Praxis

Wer entscheidet im Einsatzfall tatsächlich über die Verwendung von Einsatzwarnzeichen und wann dürfen sie überhaupt verwendet werden? Welche Voraussetzung muss am KFZ gegeben sein?

A. Bewilligung für Kraftfahrzeuge

Die Bewilligung zum Führen einer Sondersignalanlage für Kraftfahrzeuge ist im KFG geregelt. Hierbei muss man zwei Gruppen von Fahrzeugen unterscheiden.

Erstens jene, die bereits ex lege dazu berechtigt sind, Anlagen zur Abgabe von blauem Licht (und eine Tonfolge von aufeinander folgenden verschieden hohen Tönen) zu führen; die hierzu Berechtigten sind im § 20 Abs 1 Z 4 KFG taxativ aufgezählt. Darunter fallen unter anderem Fahrzeuge von Rettungsdiensten, die sich im Besitz von Gebietskörperschaften befinden, aber auch von Rettungsdiensten, die in § 23 Abs 1 Z 1-5 SanG aufgezählt sind (unter anderem Rotes Kreuz, Samariterbund, Johanniter-Unfall-Hilfe, Sanitätsdienst des Bundesheers, Malteser Hospitaldienst und Rettungseinrichtung von Gebietskörperschaften), weiters auch Fahrzeuge der Feuerwehren, Fahrzeuge im öffentlichen Sicherheitsdienst und der Finanzpolizei.³⁹

Zweitens alle anderen Fahrzeuge, die nach § 25 Abs 5 KFG eine gesonderte Genehmigung durch den Landeshauptmann benötigen. Die Voraussetzungen hierzu sind, dass die Erteilung der Bewilligung im öffentlichen Interesse liegt, vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen und die Fahrzeuge zur Verwendung in einer der in lit a-j der Norm genannten Gruppen bestimmt sind. Dazu zählen unter anderem frei praktizierende Hebammen, der ärztliche Bereitschaftsdienst oder Fahrzeuge zur Erbringung dringender tierärztlicher Hilfe.⁴⁰

Das KFG fordert für das Fahrzeug lediglich, dass es sich um ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 Abs 1 Z 1 KFG handelt. Weitere Einschränkungen bezüglich der Art des Fahrzeugs oder eventuell bestehender Gewichts- oder Bauartbeschränkungen gibt es nicht.⁴¹

Während sich die Anbringung von Blaulicht nach § 20 Abs 1 Z 4 KFG richtet, regelt der § 22 Abs 5 KFG die Anbringung von Einrichtungen zur Abgabe verschieden hoher Töne, oder in anderen Worten des Folgetonhorns. Dieses darf an allen Fahrzeugen angebracht werden, an denen nach dem KFG auch Blaulicht angebracht werden darf. Eine Anbringung nur eines Folgetonhorns ohne Blaulicht ist nicht vorgesehen.⁴²

B. Lenkberechtigung

Das Lenken eines Einsatzfahrzeugs erfordert nach dem Gesetz keine gesonderte Lenkberechtigung. Voraussetzung ist lediglich die Lenkberechtigung für die Führerscheingruppe, in die das betreffende Fahrzeug einzuordnen ist. Es gilt somit allgemeines Führerscheinrecht. Das österreichische Führerscheinrecht kennt die Einteilung der diversen Fahrzeuge in die Gruppen A

³⁹ vgl. *Novak*, Österreichisches Straßenverkehrsrecht – Kraftfahrrecht, 79.Lfg (2016) Anm. zu § 20 Abs 1 KFG, 7.

⁴⁰ vgl. *Novak*, Österreichisches Straßenverkehrsrecht – Kraftfahrrecht, 79.Lfg (2016) Anm. zu § 20 Abs 5 KFG, 16.

⁴¹ vgl. *Novak*, Österreichisches Straßenverkehrsrecht – Kraftfahrrecht, 79.Lfg (2016) Anm. zu § 20 Abs 5 KFG, 15.

⁴² vgl. VwGH 2016/11/0181 JusGuide 2017/27/4986 (VwGH).

bis F. Zwei darüber hinausführende Bestimmungen finden jedoch in Österreich ihre Anwendung. Dies ist einerseits der „Feuerwehrführerschein“, der nach Ausbildung und Prüfung innerhalb der Feuerwehr dazu berechtigt, Feuerwehrfahrzeuge zu lenken.⁴³

Eine weitere Sonderbestimmung wurde im Jahr 2010 mit BGBl. I Nr. 117/2010 eingeführt. Demnach dürfen Rettungs-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von max. 5500 kg nach einer vorhergehenden organisationsinternen Ausbildung, Prüfung und Freigabe durch einen Verantwortlichen innerhalb der Organisation, im Einsatzfall gelenkt werden. Dies ist verankert im § 1 Abs 3 FSG. Es erleichtert vor allem den Umgang mit der Tendenz, immer modernere, größere und besser ausgestattete Fahrzeuge zur Bewältigung von Notfällen zu verwenden.⁴⁴

C. Anwendung bei den Einsatzorganisationen

In Österreich gibt es zahlreiche verschiedene Einsatzorganisationen mit jeweils eigenen internen Vorgaben und Bestimmungen. Diese Vielzahl ergibt sich einerseits aus der Unterteilung von Organisationen in die einzelnen Landesverbände und Bezirksstellen, andererseits aus einer Mehrheit von Rechtsträgern, die im selben Tätigkeitsbereich aktiv sind.

1. Rettungsdienst

Die rechtliche Grundlage, auf der Gesetze aus dem Bereich des Gesundheitswesens erlassen werden können ist Art 10 Abs 1 Z 12 B-VG. Demnach fällt das Gesundheitswesen grundsätzlich in die Kompetenz des Bundes, sowohl in Gesetzgebung, als auch in Vollziehung. Die genannte Bestimmung enthält jedoch Ausnahmetatbestände, worunter auch das Rettungswesen fällt. Da es in den Kompetenztatbeständen keine weitere Kompetenzverteilung im Bereich des Rettungswesens gibt, fällt dieses nach der Generalklausel des Art 15 Abs 1 B-VG sowohl in Gesetzgebung als auch in Vollziehung den Ländern zu. Nach Art 118 Abs 3 Z 7 B-VG ist die örtliche Gesundheitspolizei, insbesondere darunter zu verstehen auch das Rettungswesen, in den örtlichen Wirkungsbereich der Gemeinden übertragen. In Niederösterreich basiert es aktuell auf dem Niederösterreichischen Rettungsdienstgesetz 2017, kundgemacht im LGBl Nr.101/2016. In § 2 Abs 1 Z 1 NÖ RDG sind die Aufgaben des Rettungsdienstes näher geregelt:

„Rettungsdienst ist die Leistung von Erster Hilfe oder einer Ersten medizinischen Versorgung an Personen, bei denen im Rahmen einer akuten Erkrankung, einer Vergiftung oder eines Traumas eine lebensbedrohliche Störung einer vitalen Funktion eingetreten ist, einzutreten droht oder nicht sicher auszuschließen ist, und deren Transport zur weiteren medizinischen Versorgung in eine Krankenanstalt oder sonstige geeignete Einrichtung des Gesundheitswesens.“

Beim österreichischen Roten Kreuz als größtem Rettungsdienstleister in Niederösterreich, ist die Ausbildung zum Sicheren Einsatzfahrer (SEF) generell geregelt. Neben einer 6 stündigen theoretischen Ausbildung haben die angehenden Einsatzfahrer auch einen praktischen Ausbildungsteil und eine Abschlussprüfung zu absolvieren. Um zur Ausbildung zugelassen zu werden, ist eine verkehrspsychologische Untersuchung notwendig. Welche sonstigen Voraussetzungen mitzubringen sind, wird vom Dienststellenverantwortlichen entschieden (wie

⁴³ vgl. § 1 Abs 3 Satz 3 und 4 iVm § 32a FSG iVm §§ 1 ff Feuerwehr- und Rettungsverordnung (FSG-BLGn), BGBl II 1998/378 idF BGBl II 2011/79.

⁴⁴ vgl. *Halmich*, Feuerwehr - Polizei - Rettung, ZVR 2013/71, 162.

etwa Mindestalter, Erfahrung...). Der theoretische Teil der Ausbildung enthält sowohl rechtliche Grundlagen als auch Hinweise zu patientenschonendem Transport. Die Ausbildung schließt mit einer Prüfung ab. Diese Ausbildung ist nicht nur nötig, um ein Fahrzeug des Roten Kreuzes im Einsatz zu steuern, sondern überhaupt Voraussetzung für das generelle Lenken eines Fahrzeugs des Rettungsdienstes wie etwa bei einem Krankentransport oder einer Mannschaftsfahrt.⁴⁵

Die Dokumentation der Inanspruchnahme der Sonderrechte erfolgt auf dem für jeden Einsatz auszufüllenden Transportbericht. Hier wird unterschieden, ob nur bei der Anfahrt zum Einsatzort Blaulicht verwendet wurde, oder ob auch der Transport des Patienten in das Krankenhaus von derartiger Dringlichkeit war, dass dieser unter Verwendung der Sonderrechte nach § 26 StVO durchgeführt wurde. Neben den Patientendaten enthält der Transportbericht auch eine Verdachtsdiagnose, die durch den Sanitäter zu stellen ist. Diese Diagnose bildet somit auch die Begründung für den Einsatzfahrer, um von den Sonderrechten Gebrauch zu machen.⁴⁶

In Niederösterreich, dem größten Bundesland Österreichs, wird der Rettungsdienst durch die Notruf NÖ GmbH, als deren Hauptgesellschafter das Land NÖ auftritt, alarmiert. Sie betreibt eine landesweite Leitstelle und nimmt alle Notrufe unter der Telefonnummer 144 in NÖ entgegen. Ist es nötig, ein Rettungsfahrzeug zu einem Notfallort zu alarmieren, so gibt die Leitstelle auf Basis der bereits zuvor durch den Telefonisten erfolgten Einstufung der Dringlichkeit des Einsatzgeschehens, eine Empfehlung zur Verwendung der Sondersignale auf der Anfahrt zum Notfallort.⁴⁷

Bei Rettungseinsätzen ist es oftmals schwierig zu entscheiden, ob tatsächlich „Gefahr im Verzug“ vorliegt, die einen Einsatz von Sondersignalen rechtfertigt. Unbestritten ist jedenfalls, dass ein Notfallgeschehen, das akute Lebensgefahr impliziert (wie etwa beispielhaft akute Herzbeschwerden, Atemnot, Atem-Kreislaufstillstand oder starker Blutverlust) unter „Gefahr im Verzug“ zu subsumieren ist. Fraglich ist jedoch, ob Erkrankungen oder Verletzungen, die zwar nicht unmittelbar akute Lebensgefahr auslösen, jedoch zu einer dauerhaften und ernsthaften Schädigung des Körpers führen können (z.B. Durchblutungsstörungen der Extremitäten), oder Zustände von starken Schmerzen, die keine unmittelbare Lebensgefahr bedeuten (z.B. offene Unterarmfraktur) ebenfalls vom Begriff „Gefahr im Verzug“ umfasst sind. Auf Grund der bereits zuvor durchgeführten Auslegung dieses unbestimmten Gesetzesbegriffes ist jedoch von der Intention des Gesetzgebers auszugehen, die Gefahr von bleibenden Schäden oder die Gefahr des Erleidens von starken Schmerzen auch in den Begriff „Gefahr im Verzug“ einzuschließen.

Bei näherer Betrachtung der Notfallkategorien muss man ganz am Anfang des Geschehens starten, nämlich wenn der Melder den Notruf wählt, und somit in die Rettungsleitstelle durchgestellt wird. Hier gilt es für den Mitarbeiter am Notruf zu unterscheiden, ob es sich um einen Krankentransport oder Rettungsereignis handelt. Während der Bereich Krankentransport so definiert wird, dass der Patient bereits von einem Arzt persönlich begutachtet wurde, ist das beim Rettungsereignis genau nicht der Fall. Das heißt, der Patient hat ein akutes Problem, wurde jedoch damit noch nicht von einem Arzt gesehen und behandelt. Ist die Einstufung als

⁴⁵ vgl. *Österreichisches Rotes Kreuz*, "Sicherer Einsatzfahrer" - Rahmenvorschrift über die Ausbildung für den Fahrdienst des Österreichischen Roten Kreuzes (2013).

⁴⁶ vgl. *Österreichisches Rotes Kreuz, Landesverband Niederösterreich* - Leitfaden „Der Transportbericht“ (2008).

⁴⁷ *Novosad, Heinz* (2017): Experteninterview zu den Aufgaben der Rettungsleitstelle in der Notrufbearbeitung. Leiter der Abteilung Qualitätsmanagement bei Notruf NÖ GmbH, St. Pölten, 31. 10.

Rettungsereignis getroffen, gilt weiter zu unterscheiden, ob es sich um ein Geschehen der Kategorie Auftrag oder einen Einsatz handelt.⁴⁸

Bei der Kategorie Auftrag handelt es sich um ein Rettungsereignis, „das eine umgehende Versorgung und / oder Transport durch zumindest einen KTW erfordert, bei dem die Anfahrt ohne Sondersignale erfolgen kann. Eine akute Verschlechterung der Situation am Ereignisort ist gemäß standardisierter Notrufbearbeitung nicht wahrscheinlich. Eingesetzt werden RTW / KTW (alle Untergruppen) mit Anfahrt ohne Sondersignal.“⁴⁹

Die Kategorie Einsatz so definiert, dass es sich um ein Rettungsereignis handelt, „das eine sofortige Versorgung und / oder Transport durch zumindest einen KTW / RTW erfordert, bei dem die Anfahrt aufgrund der Dringlichkeit mit Sondersignalen zu erfolgen hat. Eine akute Verschlechterung der Situation am Ereignisort kann gemäß standardisierter Notrufbearbeitung nicht ausgeschlossen werden.“⁵⁰ Hier wird also vorrangig auf die Dringlichkeit des Ereignisses abgestellt. Eine Fahrt mit Sondersignalen rein aus einsatztaktischen Gründen ist im Bereich des Rettungsdienstes nicht vorgesehen.

Fraglich ist, ob es sich in diesem Zusammenhang um eine Anweisung der Leitstelle an den Einsatzfahrer, oder lediglich um eine Empfehlung handelt, die Sondersignale zu gebrauchen. Hier muss man die rechtlichen, bzw. vertraglichen Verhältnisse zwischen dem Gesetz, dem Einsatzfahrer, der Organisation und der Leitstelle näher betrachten. Das Gesetz, in diesem Fall die StVO, richtet sich direkt an den Fahrer eines Fahrzeuges, in unserem Fall den Fahrer des Einsatzfahrzeuges. Letztlich verantwortlich für die Einhaltung dieses Gesetzes kann nur der Fahrer sein. Er hat im konkreten Einsatzfall auszulegen, ob eine „Gefahr im Verzug“ - Situation vorliegt, die ihn zum Einsatz der Sonderrechte auf der Anfahrt zum Notfallort berechtigt. Die Problematik ist, dass der Fahrer des Einsatzfahrzeuges in diesem Zeitpunkt nicht die Möglichkeit hat, sich direkt über den Zustand des Patienten ein Bild zu verschaffen. In diesem Zeitpunkt ist die Rettungsleitstelle dem Notfallgeschehen, wenn auch nur telefonisch, am nächsten. Ihr obliegt somit die Einstufung der Dringlichkeit der Notfallsituation. Der Fahrer kann letztlich die Beurteilung, ob zu diesem Zeitpunkt „Gefahr im Verzug“ vorliegt nur auf Grund der Einschätzungen der Leitstelle treffen, welche auf Grund festgelegter Standards erhoben wird. Im Fall der Rettungsleitstelle in Niederösterreich ist die das Notrufabfrageprotokoll AMPDS.⁵¹

Dieses Protokoll wurde von der IAED, einer NGO aus den USA, entwickelt und basiert mittlerweile auf praktischen Erfahrungen von ca. 40 Jahren. Es stuft das Notfallgeschehen im Rahmen der Notrufabfrage am Telefon in verschiedene Hauptbeschwerdekategorien und Dringlichkeitsstufen ein. Auf Grund dieser Abfrage ergibt sich dann ein Einsatzcode, der sich aus der erhobenen Hauptbeschwerde, der Dringlichkeitsstufe und einer weiteren Unterscheidungsziffer zusammensetzt. Diese Einsatzcodes werden vorab von einem lokalen Ausschuss der jeweiligen Rettungsleitstelle, der sich meist aus Mitarbeitern aus dem Qualitätsmanagement, medizinischem Fachpersonal und Führungskräften zusammensetzt, den verschiedenen Einsatzkategorien

⁴⁸ Novosad, Heinz (2017): Experteninterview zu den Aufgaben der Rettungsleitstelle in der Notrufbearbeitung. Leiter der Abteilung Qualitätsmanagement bei Notruf NÖ GmbH, St. Pölten, 31. 10.

⁴⁹ vgl. <https://notrufnoe.com/2017/01/02/ausrueckordnung> (abgerufen am 31. 10. 2017).

⁵⁰ vgl. <https://notrufnoe.com/2017/01/02/ausrueckordnung>(abgerufen am 21. 10. 2017).

⁵¹ Koch, Erik (2017): Experteninterview zu den Aufgaben der Rettungsleitstelle in der Notrufbearbeitung. Jurist bei Notruf NÖ GmbH, St. Pölten, 31. 10.

zugeordnet. Somit ist jedem möglichen Einsatzcode eine Kategorie zugeordnet.⁵² Für den Fahrer im Einsatzfahrzeug bedeutet dies, dass er auf Grund dieser Kategorisierung den Begriff „Gefahr im Verzug“ für den konkreten Einsatzfall auslegen muss, und auf dieser Basis über den Einsatz der Sonderrechte gemäß § 26 StVO zu entscheiden hat. Natürlich kann der Fahrer diese Entscheidung auch überlagern, wenn er (rechtlich) stichhaltige Argumente hat, die seine Entscheidung begründen, von diesem Standard abzuweichen. In den überwiegenden Fällen wird es jedoch auch in seinem Interesse nach Rechtssicherheit sein, dieser Kategorisierung zu folgen.⁵³ Meiner Meinung nach ist es somit letztlich die Entscheidung des Fahrers, ob er Sondersignale verwendet oder nicht. Diese Einschätzung ergibt sich einerseits daraus, dass er derjenige ist, der im Falle eines Missbrauchs zur Verantwortung gezogen werden kann, andererseits aber auch daraus, dass nur er die Gesamtumstände in diesem Zeitpunkt, in einer Zusammenschau aus der Einschätzung der Leitstelle, den Witterungsverhältnissen, der Verkehrslage und auch aus Umständen, die seine Einsatzressource (wie Ausstattung und fachliche Qualifikation der Kollegen am Fahrzeug) betreffen, tatsächlich beurteilen kann.

Betrachtet man näher, wie ein konkreter Einsatzcode zu seiner Dringlichkeitseinstufung kommt, so haben sich 5 Fragen herauskristallisiert, die für die Bewertung der Notfallsituation bedeutend sind:

- Wird der Faktor Zeit einen Unterschied in Bezug auf das Wohlbefinden der Patienten bewirken? (handelt es sich wirklich um ein zeitkritisches Problem?)
- Welcher Zeitverlust besteht bei welchem Problem? (sind wenige Sekunden oder Minuten wirklich entscheidend bei der Behandlung des Problems?)
- Wieviel Zeit kann durch den Einsatz von Sondersignal gespart werden? (oftmals liegt der Zeitvorteil nur bei wenigen Sekunden)
- Welche Zeitbeschränkung gibt es im System? (bezogen auf das jeweils etablierte Rettungsdienstsystem)
- Wird die voraussichtliche Zeitersparnis im Vergleich zu möglichen Verzögerungen bei der Behandlung des Patienten in der Klinik relevant sein? (Wird der Patient dann in der Klinik sofort behandelt, oder ergeben sich hier sowieso Wartezeiten?)⁵⁴

Vorwiegend nach diesen Gesichtspunkten sollte eine sorgfältige und überlegte Einstufung eines Notfallgeschehens in die verschiedenen Dringlichkeitsstufen erfolgen. Der unnötige Einsatz der Einsatzwarnzeichen soll damit verhindert werden.

Ganz anders stellt sich hingegen die Situation nach Versorgung am Einsatzort dar. Das Team des Rettungswagens hat zu entscheiden, ob ein Abtransport des Patienten notwendig ist. Auch für diesen Fall gibt ihm die StVO die Möglichkeit, die Sonderrechte auch beim Transport zu einer geeigneten Behandlungseinrichtung in Anspruch zu nehmen. Auch hier liegt die Entscheidung letztlich beim Fahrer, da er für die Einhaltung der StVO als Lenker des Fahrzeuges verantwortlich ist. Ob auf der Anfahrt zum Notfallort die Inanspruchnahme von Sonderrechten rechtmäßig war, kann für die Entscheidung, ob diese auch am Transport zu verwenden sind lediglich ein Indiz, nie aber die alleinige Grundlage für die Entscheidung sein. Hier wird er aber für die Auslegung des

⁵² Novosad, Heinz (2017): Experteninterview zu den Aufgaben der Rettungsleitstelle in der Notrufbearbeitung. Leiter der Abteilung Qualitätsmanagement bei Notruf NÖ GmbH, St. Pölten, 31. 10.

⁵³ Koch, Erik (2017): Experteninterview zu den Aufgaben der Rettungsleitstelle in der Notrufbearbeitung. Jurist bei Notruf NÖ GmbH, St. Pölten, 31. 10.

⁵⁴ vgl. Clawson/Dernocoeur/Rose, Die Grundsätze der medizinischen Notfalldisposition⁴, 2009, 3.37f.

Begriffs „Gefahr im Verzug“ der Expertise des eventuell anwesenden Notarztes, falls dies jedoch nicht der Fall ist, der Einschätzung des behandelnden Sanitäters (welcher sich im Patientenraum befindet) Beachtung zu schenken müssen. Mit diesem hat er sich über die Dringlichkeit des Transportes zu verständigen. Ein weiteres Hilfsmittel für die Auslegung kann ein Blick in das SanG sein. Hier wird im § 10 Abs 2 SanG der Begriff „Notfallpatient“ näher definiert: „Notfallpatienten ... sind Patienten, bei denen im Rahmen einer akuten Erkrankung, einer Vergiftung oder eines Traumas eine lebensbedrohliche Störung einer vitalen Funktion eingetreten ist, einzutreten droht oder nicht sicher auszuschließen ist.“ In dieser Bestimmung wird vorrangig auf die Dringlichkeit abgestellt. Dies umfasst auch die Notwendigkeit, den Patienten möglichst rasch und ohne Zeitverzögerung in eine geeignete Behandlungseinrichtung zu bringen. Der Notfallpatient ist also nicht nur ein Patient, der sich bereits in einem lebensbedrohlichen Zustand befindet, sondern auch ein Patient, bei dem eine lebensbedrohliche Störung einer vitalen Funktion nicht auszuschließen ist.⁵⁵

In zahlreichen Kommentaren zum § 26 StVO wird jedoch explizit davon gesprochen, dass nicht nur eine Gefahr für das Leben, sondern auch eine erhebliche Gefahr für die Gesundheit eines Menschen die Verwendung der Einsatzwarnzeichen rechtfertigen.⁵⁶ Dies geht jedoch viel weiter als der Begriff des „Notfallpatienten“ des SanG, welcher jedenfalls den Einsatz der Sonderrechte rechtfertigt. Möchte man definieren, was eine Gefahr für die Gesundheit ist, lohnt sich ein Blick in das StGB, wo der Begriff der Gesundheitsschädigung im Bereich der Körperverletzungsdelikte immer wieder auftaucht. Eine Gesundheitsschädigung im strafrechtlichen Sinn ist demnach eine „empfindliche Störung des allgemeinen körperlichen Wohlbefindens, entsprechend einem Zustand ernstlicher allgemeiner körperlicher Beeinträchtigung.“⁵⁷ Führt man den Gedanken in diesem Sinn weiter zu einer erheblichen Gesundheitsschädigung, so landet man beim § 84 StGB, in dem die schwere Gesundheitsschädigung pönalisiert wird. Die Beurteilung einer schweren Gesundheitsschädigung hat sich aus einer wertenden Gesamtschau zu ergeben. Das heißt, liegen mehrere Schädigungen der Gesundheit vor, die an sich leicht sind, aber auf Grund der Menge oder deren Zusammenspiel erheblich sein können, ist auch in diesem Fall von einer schweren Gesundheitsschädigung auszugehen. Liegt nur eine einzelne Schädigung vor, so ist zur Beurteilung der Schwere nach *Fabrizy*⁵⁸ auf folgende Kriterien abzustellen:

- „Wichtigkeit des von der Verletzung betroffenen Organs oder Körperteils, Intensität und Ausmaß der Krankheitserscheinungen (Schmerzen, Funktionseinschränkungen etc),
- Gefährlichkeitsgrad der Verletzung bzw. Gesundheitsschädigung sowie Chancen des Heilungsverlaufes⁵⁹
- Die konkrete Situation des jeweiligen Opfers (Alter, gesundheitlicher Gesamtzustand etc) ist zu berücksichtigen“

Eine Beurteilung nach objektiven Kriterien ist in dieser Situation schwierig. Vielmehr ist bei der Einschätzung, ob auch für den Transport zum Krankenhaus ebenfalls Gefahr im Verzug vorliegt, wie auch bereits beschrieben, nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vorzugehen.

⁵⁵ vgl. *Halmich*, Recht für Sanitäter und Notärzte², 2016, 135.

⁵⁶ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Rz 2.

⁵⁷ vgl. *Boltz*, Der Begriff der Gesundheit im österreichischen Strafrecht, Wiener klinische Wochenschrift 91 (1969) 301.

⁵⁸ vgl. *Burgstaller/Fabrizy* in *Höpfel/Ratz*, WK² StGB § 84 (Stand 1.8.2016, rdb.at) Rz 19.

⁵⁹ vgl. RIS-Justiz RS0092473.

Ein besonderes Tätigkeitsfeld der Rettungsdienste bildet der Transport von Blutproben, Blutkonserven oder Gewebeproben. Vor allem zum Tätigkeitsbereich des Transportes von Gewebeproben, die mit erhöhter Dringlichkeit in ein geeignetes Labor zu transportieren sind, weil der Patient im Operationssaal auf den Fortgang seiner Operation wartet, welcher vom Ausgang der Untersuchung im Labor abhängig ist, hat der VwGH entschieden, dass es die Sorgfaltspflicht des Lenker überspannen würde, wenn er in diesem Fall noch weitere Erkundigungen über die Dringlichkeit der Fahrt einholen müsste, als die Transportanweisung des beauftragenden Krankenhauses, die die Dringlichkeit der Fahrt ausweist. Somit kann sich der Fahrer auf diese Einschätzung des Klinikums verlassen.⁶⁰

2. Feuerwehr

Die Regelungen über das Feuerwehrwesen fallen in Österreich nach der Generalklausel in Art 15 B-VG in Gesetzgebung und Vollziehung an die Länder. Somit gibt es in Österreich 9 verschiedene Landesfeuerwehrgesetze mit verschiedenem Inhalt. In dieser Arbeit soll die Situation in Niederösterreich näher beleuchtet werden. Der niederösterreichische Landtag hat auf dieser Basis das NÖ Feuerwehrgesetz 2015 erlassen.

Gemäß Art 118 Abs 2 B-VG umfasst der eigene Wirkungsbereich der Gemeinde alle Angelegenheiten, die im überwiegenden oder ausschließlichen Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft liegen und geeignet sind, durch die Gemeinde innerhalb ihrer Grenzen besorgt zu werden. Darüber hinaus müssen diese Materien in den Gesetzen ausdrücklich als jene des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinde bezeichnet sein. § 84 NÖ FG leistet dieser Bestimmung Folge und weist die im NÖ Feuerwehrgesetz geregelten Aufgaben mit Ausnahme des Verwaltungsstrafverfahrens dem eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu.

Das NÖ Feuerwehrgesetz 2015 definiert im § 3 Abs 1 und Abs 2 die Begriffe Feuerpolizei und Gefahrenpolizei näher:

„§ 3. Feuer- und Gefahrenpolizei

(1) Die Feuerpolizei umfasst:

1. Maßnahmen, die der Brandverhütung, dem vorbeugenden Brandschutz und der Brandbekämpfung dienen, sowie
2. Sicherungsmaßnahmen nach dem Brand und
3. die Mitwirkung bei Erhebungen über die Brandursache.

(2) Die Gefahrenpolizei umfasst Maßnahmen, die

1. der Rettung von Menschen und Tieren sowie der Bergung lebensnotwendiger Güter,
2. der Abwehr von Gefahren für Menschen, Tiere, lebensnotwendige Güter sowie von solchen Gefahren, die einen beträchtlichen Sachschaden bewirken können, und
3. der Notversorgung der Bevölkerung und öffentlicher Einrichtungen mit lebensnotwendigen Gütern

dienen.“

Abs 3 dieser Bestimmung definiert die örtliche Feuer- und Gefahrenpolizei als jenen Teil der Maßnahmen, die sich bloß auf das Gebiet einer Gemeinde erstrecken. § 4 NÖ FG weist die

⁶⁰ vgl. VwGH 21. 4. 1999, 99/03/0008.

Zuständigkeit der örtlichen Feuer- und Gefahrenpolizei der Gemeinde zu. Die Gemeinde hat sich jedoch der örtlichen Feuerwehr zur Durchführung dieser Aufgaben zu bedienen. Somit ist ein Großteil der Aufgaben der örtlichen Feuerwehr definiert. Zum Einsatzrepertoire der Feuerwehr gehören daher nach dem NÖ FG folgende Aufgaben:

1. Maßnahmen zur Brandverhütung und den vorbeugenden Brandschutz
2. Maßnahmen zur Brandbekämpfung
3. Rettung von Menschen
4. Rettung von Tieren
5. Bergung von lebensnotwendigen Gütern
6. Abwehr von Gefahren für Menschen
7. Abwehr von Gefahren für Tiere
8. Abwehr von Gefahren für lebensnotwendige Güter
9. Abwehr von Gefahren, die einen beträchtlichen Sachschaden bewirken können
10. Notversorgung der Bevölkerung

Reiht man diese Aufgaben der Feuerwehr nach ihrer Dringlichkeit, so kommt man auch zum Schluss welche Alarmierungen den Einsatz der Sonderrechte nach § 26 StVO rechtfertigen. Die Feuerwehr geht bereits in den Leitstellen, in denen der Notruf entgegen genommen wird so vor, dass der Einsatz in eine der 3 Einsatzkategorien technischer Einsatz, Brandeinsatz und Schadstoffeinsatz gegliedert wird.⁶¹ Diese drei Einsatzkategorien weisen wiederum drei Abstufungen nach der Dringlichkeit auf. Von der untersten Stufe 1 bis zur höchsten Stufe 3 (bzw. 4 beim Brandeinsatz) wird unterschieden.

Die Feststellung alleine, dass es sich um eine Maßnahme der örtlichen Feuer- oder Gefahrenpolizei handelt, rechtfertigt noch nicht die Verwendung der Einsatzwarnzeichen, es ist vielmehr auf die konkrete Gefahr im konkreten Einsatzfall abzustellen. So stellt die bloße Anforderung zur Bergung eines PKWs keine akute Gefahrensituation dar, wenn keine weiteren Gefahren für Menschen oder Gefahren für die Umwelt bestehen. Eine Annahme, dass bei jedem Einsatz möglicherweise weitere Gefahren bestehen könnten, die vom Notrufmelder am Notruf nicht genannte wurden, rechtfertigt noch nicht die „vorsorgliche“ Anfahrt mit Sondersignalen, da der Gesetzgeber in den Materialien zu § 26 StVO sowie auch die Judikatur wiederholt und konsequent darauf hinweisen, dass die Kriterien, die einen Einsatz der Sonderrechte rechtfertigen, sehr eng und konsequent auszulegen sind.⁶² Nur eine tatsächlich bestehende Gefahrensituation, nicht aber die bloß hypothetische Möglichkeit des Bestehens einer Gefahrensituation rechtfertigen die Verwendung der Einsatzwarnzeichen. Dies ergibt sich bereits aus der Formulierung des Gesetzgebers, wenn es in § 26 Abs 1 StVO heißt „bei Gefahr im Verzuge“, so ist eine bloße Annahme, es könnte möglicherweise „Gefahr im Verzug vorliegen“ nicht umfasst. Hier ist vielmehr der entgegennehmende Telefonist in der Notrufleitstelle in der Pflicht, den Notfallmelder zu befragen und die erforderlichen Informationen zur Beurteilung der Dringlichkeit der Notfallsituation aktiv einzuholen.⁶³

⁶¹ vgl. http://www.ff-markgrafneusiedl.at/index.php?option=com_content&view=article&id=32&Itemid=78 (abgerufen am 1. 10. 2017).

⁶² vgl. VwGH 26. 3. 2004, 2003/02/0214.

⁶³ Novosad, Heinz (2017): Experteninterview zu den Aufgaben der Rettungsleitstelle in der Notrufbearbeitung. Leiter der Abteilung Qualitätsmanagement bei Notruf NÖ GmbH, St. Pölten, 31. 10.

Sobald eine akute Gefahr der Gesundheitsschädigung bzw. für das Leben von Menschen besteht (vgl. Ausführungen zum Rettungsdienst) ist eine Rechtfertigungssituation für den Rechtfertigungsgrund „Einsatz“ unzweifelhaft anzunehmen. Die Gefährdung von Menschen fällt im beschriebenen Ausmaß jedenfalls in den Anwendungsbereich des § 26 StVO, bei einer Gefahr für Sachwerte wird in den Kommentaren eine „erhebliche“ Gefahr verlangt.⁶⁴ Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass nicht jede Gefahr für bloße Sachwerte automatisch den Einsatz von Warnzeichen nach der StVO auf der Anfahrt zum Notfallort rechtfertigt. Hier ist vielmehr wiederum eine Interessensabwägung durchzuführen, und zwar zwischen dem Interesse an dem Sachwert, der durch den aktuellen Einsatzfall bedroht wird, und dem Interesse der StVO nach größtmöglicher Verkehrssicherheit.⁶⁵

Bei den überwiegenden Arten von Brandeinsätzen, auch denen der untersten Kategorie 1, ist von einer hohen akuten Gefahr auszugehen, nicht nur für Sachwerte, sondern auch für Menschen im direkten Umfeld des Brandherdes.⁶⁶ Diese Gefahr geht nicht nur vom Feuer direkt, sondern auch von den Rauchgasen aus, die sich mit dem Wind erheblich ausbreiten, und somit für weitere Gefahren für Menschen in der Umgebung sorgen können. Im Bereich der Schadstoffeinsätze ist auf die genaue Gefahr abzustellen. Als Beispiel für einen Schadstoffeinsatz der Kategorie 1 wird eine Ölspur genannt.⁶⁷ Dies ist der Definition nach eine Auftragung von Ölen auf der Fahrbahn einer Straße. Die konkrete und unmittelbare Gefahr, die von einer Ölspur für die Umwelt ausgeht kann als gering eingestuft werden, da sich Öl durch die große Ausbreitung meist nur über die Fahrbahn verteilt, nicht aber in das Erdreich neben der Fahrbahn sickert. Die Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn auf der Hinfahrt zu einem solchen Einsatz aus Gründen der Verkehrssicherheit kommt schon aufgrund des Gesetzeswortlautes des § 26 StVO nicht in Betracht, da Blaulicht, nicht aber das Folgetonhorn aus Gründen der Verkehrssicherheit nur am Ort der Hilfeleistung verwendet werden darf, nicht aber am Weg dorthin. Somit ist eine Ölspur in den überwiegenden Fällen kein ausreichender Grund zu Inanspruchnahme der Sonderrechte.

Handelt es sich jedoch um eine Umweltgefahr, die sich in Form von Gasen durch die Luft verbreitet, oder Flüssigkeiten in großen Mengen, die etwa in die Kanalisation zu gelangen oder ins Erdreich einzusickern drohen, so ist die Berechtigung zur Verwendung von Sondersignalen unbestritten.

Im Bereich der niederösterreichischen Feuerwehren gibt es seitens der Notrufleitstelle keine Empfehlung oder Einstufung, wie dringend ein konkreter Einsatz ist. Somit bleibt es dem Fahrer des alarmierten Feuerwehrfahrzeuges frei, zu entscheiden, ob er von den Sonderrechten des § 26 StVO gebraucht macht oder nicht⁶⁸, obwohl erhebliche Hinweise bestehen, dass ein Gutteil der Einsätze die Verwendung von Sonderrechten am Weg zum Einsatzort nicht rechtfertigen. Während die Verwendung der Sonderrechte am Einsatzort aus Gründen der Verkehrssicherheit (Fahrzeug muss auf der Fahrbahn abgestellt werden) unproblematisch erscheint, ist die Verwendung der Einsatzwarnzeichen auf dem Rückweg zum eigenen Stützpunkt nur in wenigen Ausnahmefällen zu rechtfertigen. Denkbar wäre möglicherweise, wenn Einsatzmaterial vom Stützpunkt nachgeholt werden muss, welches im akuten Einsatzfall am Notfallort nicht zur

⁶⁴ vgl. VwGH 21. 04. 1999, 99/03/0008.

⁶⁵ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) AB 76.

⁶⁶ vgl. *Grubmann*, StVO § 26, Rz 6,

⁶⁷ vgl. *Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband*, Feuerwehr Basiswissen (2014).

⁶⁸ *Resperger*, Franz (2017): Experteninterview zur Abwicklung von Notfalleinsätzen bei der Feuerwehr. Pressesprecher des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes, Tulln, 28. 09.

Verfügung steht. Auch hier ist jedoch davon auszugehen, dass der Gesetzgeber die Berechtigung hierzu als sehr eng betrachtet haben will.

3. Polizei

Die rechtlichen Grundlagen für das Einschreiten von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, in diesem Fall der Polizei, finden sich in vielen weit verstreuten Bundesgesetzen. So regelt etwa das Führerscheinggesetz die Befugnis zur Abnahme von Lenkerberechtigungen an Ort und Stelle der Übertretung, die Straßenverkehrsordnung das Vorgehen bei Übertretungen von Straßenverkehrsvorschriften, die Gewerbeordnung die Befugnis zum sofortigen Schließen von Gewerbebetrieben, die Strafprozessordnung beinhaltet Befugnisse der Kriminalpolizei im Ermittlungsverfahren zur Aufklärung von Straftaten und das Sicherheitspolizeigesetz Regelungen zum Umgang mit akuten Gefahrensituationen und zur Gefahrenabwehr. Fraglich ist nun, welche dieser beispielhaft genannten Rechtsvorschriften den Einsatz von Einsatzwarnzeichen auf der Anfahrt zum Ort des Einschreitens durch ein für den Polizeidienst bestimmtes Kraftfahrzeug rechtfertigen. Dabei muss vor allem nach der Dringlichkeit des Einschreitens unterschieden werden. Maßnahmen nach der StVO oder dem FSG rechtfertigen meist keinen Einsatz von Sondersignalen, da es an der vom Gesetz verlangten „Gefahr im Verzug“ fehlt. Vor allem die Unmittelbarkeit der Gefahr, die dazu führen würde, dass das Einschreiten nach dem FSG oder der StVO schwerwiegender ins Gewicht fiele als das Interesse der StVO nach größtmöglicher Verkehrssicherheit im Straßenverkehr, ist meist in den genannten Fällen nicht gegeben. Das erhöhte Risiko bei Einsatzfahrten wird vom § 26 StVO wie bereits erörtert bewusst in Kauf genommen, wenn der Grund der Einsatzfahrt schwerer wiegt als das Interesse der Verkehrssicherheit.⁶⁹ Das gilt wohl auch für das Einschreiten nach der Gewerbeordnung. Generell ist also festzuhalten, dass ein Einschreiten nach dem Verwaltungsrecht im überwiegenden Fall keinen Einsatz von Sondersignalen rechtfertigen wird.

Die wichtigste Rechtsgrundlage für das Einschreiten der Polizei in akuten Gefahrensituationen bietet das Sicherheitspolizeigesetz. § 19 SPG regelt die erste allgemeine Hilfeleistungspflicht. Sind Leben, Gesundheit, Freiheit oder Eigentum von Menschen gegenwärtig gefährdet, oder ist eine Gefährdung nicht auszuschließen, so ist die Polizei dazu verpflichtet, diese Gefahren zu beenden. Dies ermächtigt daher die Polizei, bei einer tatsächlich bestehenden aktuellen Gefahr sofort einzuschreiten. § 19 Abs 1 SPG kann somit auch mit dem Titel „Gefahr im Verzug“ umschrieben werden, der sich auch in der Bestimmung des § 26 StVO wiederfindet. Der Schutz der in § 19 Abs 1 SPG genannten Rechtsgüter rechtfertigt daher auch den Einsatz der Sonderrechte nach § 26 StVO, da auch dieser genau auf den Schutz der gleichen Rechtsgüter abzielt. Einzige Ausnahme könnte möglicherweise der Schutz des Rechtsgutes Eigentum sein, der in der genannten Bestimmung des Sicherheitspolizeigesetzes angeführt ist, nicht jedoch direkt im Wortlaut der Bestimmung des § 26 StVO.⁷⁰

Das SPG versucht in § 16 die Begriffe Allgemeine Gefahr, gefährlicher Angriff und Gefahrenforschung näher zu definieren und es ist anzunehmen, dass diese Begriffe sich mit der Wendung „Gefahr im Verzug“ aus der StVO nahezu decken, und somit für die Polizei den Gebrauch von Einsatzwarnzeichen rechtfertigen. Die Bestimmung lautet im Detail:

„§ 16. Allgemeine Gefahr; gefährlicher Angriff; Gefahrenforschung

⁶⁹ vgl. RIS-Justiz RS0075068.

⁷⁰ vgl. *Keplinger/Pühringer*, Sicherheitspolizeigesetz/Polizeiausgabe¹³, § 19, Rz 1.

(1) Eine allgemeine Gefahr besteht

1. bei einem gefährlichen Angriff (Abs 2 und 3)

oder

2. sobald sich drei oder mehr Menschen mit dem Vorsatz verbinden, fortgesetzt gerichtlich strafbare Handlungen zu begehen (kriminelle Verbindung).

(2) Ein gefährlicher Angriff ist die Bedrohung eines Rechtsgutes durch die rechtswidrige Verwirklichung des Tatbestandes einer gerichtlich strafbaren Handlung, die vorsätzlich begangen und nicht bloß auf Verlangen eines Verletzten verfolgt wird, sofern es sich um einen Straftatbestand

1. nach dem Strafgesetzbuch (StGB), BGBl. Nr. 60/1974, ausgenommen die Tatbestände nach den §§ 278, 278a und 278b StGB, oder

2. nach dem Verbotsgesetz, StGBI. Nr. 13/1945, oder

3. nach dem Fremdenpolizeigesetz 2005 (FPG), BGBl. I Nr. 100, oder

4. nach dem Suchtmittelgesetz (SMG), BGBl. I Nr. 112/1997, ausgenommen der Erwerb oder Besitz von Suchtmitteln zum ausschließlich persönlichen Gebrauch (§§ 27 Abs 2, 30 Abs 2 SMG), oder

5. nach dem Anti-Doping-Bundesgesetz 2007 (ADBG 2007), BGBl. I Nr. 30, oder

6. nach dem Neue-Psychoaktive-Substanzen-Gesetz (NPSG), BGBl. I Nr. 146/2011,

handelt.

(3) Ein gefährlicher Angriff ist auch ein Verhalten, das darauf abzielt und geeignet ist, eine solche Bedrohung (Abs 2) vorzubereiten, sofern dieses Verhalten in engen zeitlichen Zusammenhang mit der angestrebten Tatbestandsverwirklichung gesetzt wird.

(4) Gefahrenerforschung ist die Feststellung einer Gefahrenquelle und des für die Abwehr einer Gefahr sonst maßgeblichen Sachverhaltes.“

Ist ein Einschreiten der Polizei im Rahmen der Ersten Allgemeinen Hilfeleistungspflicht nach der Diktion des SPG möglich, so wird dies auch den Einsatz von Blaulicht und Folgetonhorn nach der StVO rechtfertigen. Würde man dies nicht in dieser Form kombinieren, wäre der Sinn der Ersten Allgemeinen Hilfeleistungspflicht untergraben, denn es ist in § 32 SPG geregelt, dass die Organe der öffentlichen Sicherheitsbehörden auch in Rechtsgüter Dritter einzugreifen dürfen, wenn der abzuwendende Schaden die Rechtsgutverletzung offenkundig und erheblich übersteigt.⁷¹ In diesem Zusammenhang ist eine Interessensabwägung gefordert, wie sie auch in § 26 StVO zu finden ist. Ist die Rechtsgutverletzung so erheblich, dass sie das Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer auf der Anfahrt zum Einsatzort nach größtmöglicher Verkehrssicherheit übersteigt, so wird auch der Einsatz von Blaulicht und Folgetonhorn gerechtfertigt sein.

Betrachtet man akute Gefährdungssituationen, wie sie etwa in Folge eines Verkehrsunfalls entstehen können, wenn zum Beispiel ein nicht mehr fahrtüchtiges Unfallfahrzeug auf der Fahrbahn steht, so ist festzuhalten, dass § 26 StVO den Einsatz von Blaulicht, nicht aber auch von Folgetonhorn am Ort des Verkehrsunfalls erlaubt. Am Weg zum Ort des Verkehrsunfalls ist die Verwendungen der Einsatzwarnzeichen aus dem bloßen Grund der Verkehrssicherheit keinesfalls erlaubt. Besagt doch das Gesetz: „Die Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht dürfen aus Gründen der Verkehrssicherheit auch am Ort der Hilfeleistung ... verwendet werden.“ Das würde bedeuten, dass die Anfahrt zum Ort des Verkehrsunfalls stets ohne Blaulicht zu erfolgen hat. Unter Bedachtnahme der ersten allgemeinen Hilfeleistungspflicht des § 19 SPG,

⁷¹ vgl. *Keplinger/Pühringer*, Sicherheitspolizeigesetz/Polizeiausgabe¹³, § 32, Rz 1.

ist festzustellen, dass bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden jedenfalls trotzdem eine Anfahrt mit Sondersignalen erfolgen kann, da in Absatz 4 der zitierten Bestimmung des SPG festgehalten ist, dass die erste allgemeine Hilfeleistungspflicht der Sicherheitsbehörden ungeachtet ihrer Zuständigkeit auch so lange besteht, bis die tatsächlich zuständige Behörde, die Rettung oder die Feuerwehr eintrifft. Das bedeutet, dass Organe der Sicherheitsbehörden umso mehr noch als alle anderen Bürger verpflichtet sind, im Notfall die erforderliche Hilfe (vgl. unterlassene Hilfeleistung im StGB) zu leisten, bis die Spezialkräfte wie Rettung oder Feuerwehr eintreffen. Dies umfasst auch die Erste Hilfe an verletzten Personen, oder aber auch zum Beispiel eine eventuell nötige Brandbekämpfung.⁷²

Abgesehen von diesen Überlegungen ist die Polizei auch im Rahmen des SPG zum vorbeugenden Schutz von Rechtsgütern verpflichtet. Im Rahmen eines Verkehrsunfalls wird dies wohl in der geeigneten Absicherung der Unfallstelle liegen, da damit nicht nur die Betroffenen des Verkehrsunfalls geschützt werden, sondern auch die am Einsatzort tätigen Kräfte anderer Einsatzorganisationen, aber auch die unbeteiligten Verkehrsteilnehmer, die rechtzeitig auf die mögliche Gefahrenstelle hingewiesen werden sollen.⁷³

Ein weiterer denkbarer Fall der Anwendung der Sondersignale durch Organe der Sicherheitsbehörden liegt im Rahmen von Nachfahrten zur Feststellung von Übertretungen und bei bereits festgestellten Übertretungen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vor. Die Anwendung der Einsatzwarnzeichen soll dabei zur Anhaltung des Übertreters dienen. In diesem Zusammenhang wird davon gesprochen, dass das Verwenden der Einsatzwarnzeichen der Vorbeugung eines straßenverkehrsgefährdenden Verhaltens dient, zum Beispiel in Verbindung mit Übertretungen nach § 5 Abs 1 (Alkohol) oder § 99 Abs 2 lit c (besonders gefährliche Verhältnisse oder besondere Rücksichtslosigkeit). Dazu herangezogen kann beispielsweise auch § 97 Abs 1 lit a (Vorbeugung gegen drohende Verwaltungsübertretungen) werden.⁷⁴

Die Verfolgung eines Fahrzeuges, das mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist, rechtfertigt nach dem VwGH jedenfalls den Einsatz von Sondersignalen, da es sich um eine Einsatzfahrt handelt.⁷⁵ Von einem derart gesetzwidrig handelnden Verkehrsteilnehmer geht eine erhebliche Gefahr aus, wonach auch ein Einschreiten nach dem SPG geboten sein wird.⁷⁶

Die Problematik im Rahmen eines sicherheitspolizeilichen Einsatzes könnte sein, dass eine Anfahrt zum Einsatzort möglichst unauffällig, oder gegebenenfalls sogar ohne Beleuchtung des Fahrzeuges erfolgen soll. Sind jedoch keine anderen geeigneten Vorkehrungen getroffen, um die Gefahr, die von einem unbeleuchteten Fahrzeug bei Dunkelheit ausgeht, zu eliminieren, so ist auch in diesem Fall das Fahrzeug bei seiner Einsatzfahrt ausreichend zu beleuchten. Dies gilt in weiterer Folge auch, wenn der Zweck des Einsatzes dadurch gefährdet ist.⁷⁷

Einen besonderen Teilbereich im Rahmen der Polizeiarbeit stellen Zivilstreifen dar. Dies sind Fahrzeuge der Sicherheitspolizei, die nach außen hin nicht als solche erkennbar sind, und somit wie ganz „normale“ Straßenverkehrsteilnehmer erscheinen. Sie können bei Bedarf ein variables Blaulicht montieren, um sich somit bei dessen Verwendung als Einsatzfahrzeug zu erkennen zu

⁷² vgl. *Keplinger/Pühringer*, Sicherheitspolizeigesetz/Polizeiausgabe¹³, § 19, Rz 1.

⁷³ vgl. *Keplinger/Pühringer*, Sicherheitspolizeigesetz/Polizeiausgabe¹³, § 22, Rz 1.

⁷⁴ vgl. *Pürstl*, StVO-ON14.01 § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) AB 76.

⁷⁵ vgl. VwGH 10. 6. 1978, 1787/76.

⁷⁶ vgl. VwGH 1946/77 ZVR 1979/197.

⁷⁷ vgl. OGH 11 Os 205/64 ZVR 1965/139.

geben. Dem Fahrzeug kann nach § 48 StVO ein „Deckkennzeichen“ zugewiesen werden, um es auf Grund seines Kennzeichens nicht als Zivilstreife zu enttarnen.⁷⁸ Die Streitfrage, welche Rechte einem solchen Zivilstreifenfahrzeug zukommen, auch wenn es noch ohne Verwendung des Baulichtes unterwegs ist (wie zum Beispiel das Nachfahren hinter einem Fahrzeug mit überhöhter Geschwindigkeit), wird in der Literatur sehr kontrovers diskutiert und wurde vor allem in den Jahren 1992 und 1993 in der Zeitschrift für Verkehrsrecht durch die Autoren *Grundtner*, *Messiner* und *Wiederin* ausgefochten. Unbestritten ist, dass § 45 Abs 2 StVO die Möglichkeit beinhaltet, den Lenker eines Zivilstreifenfahrzeuges bereits im Voraus von der Befolgung von Geboten oder Verboten im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zu entbinden. Während *Grundtner* in seinen beiden zu diesem Thema erschienen Aufsätzen die Position vertritt, dass ein solcher Ausnahmebescheid gar nicht nötig wäre, und Zivilstreifen bereits ex lege von der Beachtung von Geboten und Verboten im Straßenverkehr entbunden seien,⁷⁹ sehen *Messiner* und *Wiederin* jedenfalls Probleme darin, diese wohl eher großzügige Sichtweise zu teilen. Sie beschreiben in ihren Texten, dass der Fahrer einer Zivilstreife die Ausnahmen des § 26 StVO jedenfalls nur in Anspruch nehmen darf, wenn er die Einsatzwarnsignale auch tatsächlich verwendet.⁸⁰ Da dieser Problemkreis nicht zum zentralen Thema meiner Diplomarbeit gehört, werde ich nicht näher darauf eingehen.

Letztlich bleibt noch zu erwähnen, dass bei der niederösterreichischen Polizei im Rahmen der Arbeit in der Notrufleitstelle keinerlei Dringlichkeitseinstufung des am Notruf gemeldeten Sachverhaltes getätigt wird. Der Sachverhalt wird lediglich an verfügbare Polizeistreifenfahrzeuge weitergegeben. Die Wahl, ob bei der Anfahrt zum Notfallereignis Sondersignal verwendet wird, liegt in der alleinigen Entscheidung des Fahrers des Polizeifahrzeuges. Eine Hilfestellung bei der Einstufung des Notfallgeschehens in eine Dringlichkeitsstufe, etwa durch ein standardisiertes Notrufabfrageschema, gibt es nicht.⁸¹

D. Definition eines Einsatzfahrzeugs

Nach gesetzlicher Definition in § 2 Abs 1 Z 25 StVO reicht es nicht aus, dass ein Fahrzeug eine Vorrichtung zur Abgabe von blauem Licht (Blaulicht) und ein Folgetonhorn mit sich führt, oder die Berechtigung zur Verwendung an diesem Fahrzeug erworben hat. Auch ein Fahrzeug, das von Gesetzes wegen zum Führen von Blaulicht und Folgetonhorn berechtigt ist (KFG), wird damit nicht automatisch zum Einsatzfahrzeug. Das Fahrzeug wird erst in diesem Moment zu einem solchen, in dem Blaulicht oder Folgetonhorn auch tatsächlich verwendet werden.⁸² Das bedeutet jedoch im Umkehrschluss, dass nach Abschalten der Warnvorrichtungen bei einer Einsatzfahrt am Einsatzort das Fahrzeug wieder zu einem ganz normalen Straßenverkehrsteilnehmer wird. Sein Lenker ist dann wieder an alle gesetzlichen Verbote und Beschränkungen gebunden. So ist beispielsweise in diesem Fall das rechtswidrige Abstellen auf der Fahrbahn verboten.

Die bloße Ausrüstung eines Fahrzeuges mit Vorrichtungen zur Abgabe von blauem Licht und Tonfolgehorn reicht nicht aus, um es bei Verwendung dieser Signale zum Einsatzfahrzeug werden zu lassen. Sind diese am Fahrzeug angebracht, werden jedoch nicht verwendet, stellt dies bloß

⁷⁸ vgl. *Grundtner*, Zivilstreifen, ZVR 1992, 321.

⁷⁹ vgl. *Grundtner*, ZVR 1992, 321; *Grundtner*, Noch einmal: Zivilstreifen, ZVR 1993, 70.

⁸⁰ vgl. *Messiner*, Geschwindigkeitskontrollen durch Zivilstreifen, ZVR 1992, 361; *Wiederin*, Nochmals: Zivilstreifen und Geschwindigkeitsbeschränkungen, ZVR 1993, 65.

⁸¹ *Birkhahn*, Erwin (2017): Experteninterview zur Abwicklung von Notfalleinsätzen bei der Polizei. Leiter der Controllingstelle beim Landespolizeikommando für Niederösterreich, St. Pölten, 10. 10.

⁸² vgl. OGH 22. 5. 1969, ZVR 1970/44; RIS-Justiz RS0073515.

eine Übertretung des KFG dar. Werden sie jedoch in weiterer Folge auch verwendet, bedeutet dies einen Missbrauch von Einsatzwarnzeichen, auch wenn alle Voraussetzungen des § 26 StVO objektiv gegeben wären.⁸³

E. Die Sorgfaltspflicht des Einsatzfahrers

Die Sorgfaltspflicht des Einsatzfahrers ergibt sich explizit aus dem Gesetzestext, wenn es dort heißt, dass der Lenker zwar von gesetzlichen Verboten und Beschränkungen entbunden ist, er bei seiner Einsatzfahrt jedoch „nicht Personen gefährden oder Sachen beschädigen darf“. Die Sorgfaltspflicht des Einsatzlenkers ist nicht gleichzusetzen mit der eines nicht bevorzugten Straßenverkehrsteilnehmers. Dieser darf sich grundsätzlich auf den Vertrauensgrundsatz berufen, der besagt, dass er im Allgemeinen darauf vertrauen darf, dass sich andere Verkehrsteilnehmer regelkonform im Straßenverkehr verhalten.⁸⁴

Für den Lenker eines Einsatzfahrzeuges verhält sich dies etwas anders. Er muss in erster Linie dafür sorgen, dass es auch als solches erkannt wird. Das Gesetz besagt hierzu, dass sich ein Einsatzfahrzeug dadurch auszeichnet, dass Blaulicht oder Folgetonhorn verwendet wird. In der Praxis verhält es sich so, dass bei einem Einsatzfahrzeug immer das Blaulicht verwendet wird. Das Folgetonhorn wird erst bei Bedarf zugeschaltet. Bloße Verwendung des Blaulichts kann jedoch zu prekären Situationen führen. Oftmals ergibt sich die Verkehrssituation so, dass ein nur mit Blaulicht unterwegs befindliches Einsatzfahrzeug im Bereich von schlecht einsehbaren Kreuzungen oder Kurven, durch hohes Verkehrsaufkommen oder etwa durch die tief stehende Sonne nicht als solches erkannt wird. Den Einsatzlenker trifft in solchen Fällen die Verpflichtung, das Folgetonhorn zeitgerecht hinzuschalten, um auf seine Einsatzfahrt aufmerksam zu machen. Nur ein anderer Verkehrsteilnehmer, der das Einsatzfahrzeug rechtzeitig erkennt, kann sich auch dementsprechend verhalten. Unterlässt er dies, kann er sich nicht mehr auf den Vertrauensgrundsatz berufen und auf ein regelkonformes Handeln anderer Verkehrsteilnehmer vertrauen. Er hat vielmehr rechtzeitig so zu handeln, dass ein Zusammenstoß oder eine Gefährdung anderer Personen verhindert wird.⁸⁵

F. Vorrechte im Straßenverkehr

Wenn feststeht, dass auf die Sonderrechte des § 26 StVO zurückgegriffen werden darf, stellt sich nun die Frage, welche Vorrechte im Straßenverkehr gewährt werden.

Grundsätzlich ist zu erwähnen, dass die außerordentlichen Rechte, die Lenkern von Einsatzfahrzeugen zukommen, darin ihre Rechtfertigung finden, dass Einsatzfahrzeuge besonderen Zwecken im Interesse der Allgemeinheit dienen. Im Gegenzug dazu wird dem Einsatzfahrer jedoch auferlegt dafür zu sorgen, dass er weder Personen, noch Sachen gefährdet.⁸⁶ Die Entbindung von Verboten und Geboten findet hier somit ihre Grenze in der Gefährdung Dritter. Diese Schranke ist jedoch sehr flexibel ausgestaltet, und eine Trennlinie zwischen erlaubtem und verbotenem Verhalten weitaus schwieriger zu bestimmen, als etwa bei einer Beschränkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h.⁸⁷ Die Befreiung von

⁸³ vgl. *Dittrich/Stolzlechner*, StVO²¹ § 26 Rz 5.

⁸⁴ vgl. LGSt Wien 30.8.2001, 13a Bl 374/2001.

⁸⁵ vgl. VwGH 91/18/0106 ZVR 1992/147.

⁸⁶ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Erläut 59.

⁸⁷ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Rz 1.

Verkehrsvorschriften ist sehr restriktiv auszulegen. Andernfalls wäre damit die Problematik verbunden, dass die Verkehrssicherheit in einem unverhältnismäßig hohen Ausmaß gefährdet wäre, was der Intention des Gesetzgebers nicht entspricht.⁸⁸

Die wichtigste Regelung hierbei ist § 26 Abs 2 StVO. Dieser normiert, dass der Lenker eines Einsatzfahrzeuges an Verkehrsverbote und Beschränkungen nicht gebunden ist. In der Praxis betrifft dies vorwiegend Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote, aber auch das Rechtsfahrgebot. Problematisch könnte die Formulierung sein, dass der Lenker bei seiner „Fahrt“ nicht an Verkehrsverbote oder Beschränkungen gebunden ist. Der Begriff „Fahrt“ beschreibt üblicherweise ein sich bewegendes Fahrzeug. Ein stillstehendes Fahrzeug, etwa am Einsatzort, wäre damit nicht von Abs 2 umfasst, und somit an alle Verbote und Beschränkungen gebunden. Der Begriff „Fahrt“ ist hier allerdings nicht wörtlich zu verstehen. Das Einsatzfahrzeug ist auch beim Abstellen am Einsatzort von der Aufhebung der Bindung an Verbote und Beschränkungen umfasst, allerdings nur, wenn das Blaulicht auch tatsächlich verwendet wird.⁸⁹

Einsatzfahrzeuge sind an Geschwindigkeitsbeschränkungen generell nicht gebunden. Dies gilt auch für kraftfahrrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 107 Abs 1 KFG, welche sich auf die Beschränkungen in § 98 KFG beziehen. Dort sind vor allem spezielle Geschwindigkeitsbeschränkungen beim Ziehen von Anhängern, bei der Beförderung von gefährlichen Gütern oder der Verwendung bestimmter Reifentypen geregelt. Einsatzfahrzeuge sind des Weiteren auch nicht an das LKW-Fahrverbot des § 42 StVO gebunden. Dieser regelt grundsätzlich das Fahrverbot für Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht an Sonn- und Feiertagen.⁹⁰

Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Militärstreife sind nach § 26a Abs 1 StVO auch ohne Verwendung des Blaulichts nicht an Halte- und Parkverbote gebunden. Des Weiteren sind sie auch in bewegtem Zustand von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverboten ausgenommen, auch wenn das blaue Licht nicht verwendet wird. Diese Sonderbestimmung gilt jedoch nur für die aufgezählten Fahrzeuge, nicht etwa für Fahrzeuge der Feuerwehr oder des Rettungsdienstes. Diese dürfen sich auf die Ausnahme von Verboten und Beschränkungen bei im Stillstand befindlichem Fahrzeug somit tatsächlich nur berufen, wenn das Blaulicht auch im Stillstand verwendet wird.⁹¹

Die Entbindung von allgemeinen Verboten und Beschränkungen befreit den Lenker des Einsatzfahrzeugs jedoch nicht von der allgemeinen Sorgfaltspflicht. Bereits im Gesetzestext ist festgelegt, dass er bei seiner Einsatzfahrt weder Personen verletzen noch Sachen beschädigen darf. Wichtig ist dies vor allem im Hinblick auf den ausreichenden Seitenabstand beim Nebeneinanderfahren, Überholen oder Vorbeifahren. Der Lenker ist deshalb nicht von dieser Vorschrift entbunden, da dies zur allgemeinen Sorgfaltspflicht im Straßenverkehr gehört.⁹²

Der anzuwendende Sorgfaltsmaßstab ist allerdings höher als der von einem normalen Straßenverkehrsteilnehmer verlangte. Die Grenze zwischen sozialadäquatem und sozialinadäquatem Risiko zieht die StVO teilweise selbst, wenn sie normiert, dass

⁸⁸ vgl. *Grubmann*, StVO § 26, 644; OLG Innsbruck 4 R 311/94 ZVR 1995/79.

⁸⁹ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Rz 6a.

⁹⁰ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Rz 6.

⁹¹ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Rz 6a.

⁹² vgl. OLG Wien 18.4.1986, 15 R 324/85.

Einsatzfahrzeuge zwar bei rotem Licht in eine Kreuzung einfahren dürfen, jedoch nur wenn sie „vorher angehalten und sich überzeugt haben, dass sie hierbei nicht Menschen gefährden oder Sachen beschädigen.“ (§ 26 Abs 3 zweiter Satz StVO). Auch bezüglich Einbahnstraßen schreibt die StVO fest, dass diese entgegen der Fahrtrichtung nur befahren werden dürfen, wenn der Einsatzort anders nicht, oder nicht in der gebotenen Zeit zu erreichen ist.

Andererseits reichen jedoch die beschriebenen Verhaltenspflichten nicht aus, da auch Verkehrsnormen für Einsatzfahrzeuglenker fehlen, sodass eine Maßfigur zur Ermittlung des Sorgfaltsmaßstabes herangezogen werden muss. Diese ist jedoch nicht wie im normalen Straßenverkehr der gewissenhafte und einsichtige Autofahrer, sondern, da die StVO in diesem speziellen Bereich ein höheres Risiko toleriert⁹³, der gewissenhafte und einsichtige Lenker eines Einsatzfahrzeuges. Das Lenken eines Einsatzfahrzeuges ohne Bindung an Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote setzt Kenntnisse voraus, die von denen eines herkömmlichen Straßenverkehrsteilnehmers grundverschieden sind. Deshalb ist die objektive Sorgfaltswidrigkeit an dieser speziellen Maßfigur zu messen. Ganz nebenbei ergibt sich daraus auch die besondere Verpflichtung der Trägerorganisationen wie Rotes Kreuz, Samariterbund, Feuerwehr, etc., für die besondere Auswahl, Ausbildung und Fortbildung ihrer Einsatzfahrer zu sorgen.

Der Vertrauensgrundsatz begrenzt im Allgemeinen die Sorgfaltspflicht eines Straßenverkehrsteilnehmers, indem er besagt, dass jeder darauf vertrauen kann, dass sich andere Straßenverkehrsteilnehmer gemäß den gesetzlichen Bestimmungen verhalten (§ 3 StVO). Für den Lenker eines Einsatzfahrzeuges gilt diese Begrenzung jedoch nicht, ihn trifft ganz im Gegensatz eine erhöhte Sorgfaltspflicht.⁹⁴ Diese Schlussfolgerung ergibt sich aus dem Umstand, dass für andere Straßenverkehrsteilnehmer, um gesetzmäßig handeln zu können, ein Einsatzfahrzeug erst als solches erkennbar ist. Ob dies der Fall ist, muss eigentlich der Einsatzfahrzeuglenker selbst prüfen. Er kennt die Umstände, die zur Nichterkennbarkeit abgegebener Einsatzwarnzeichen führen können, wie etwa tief stehende Sonne oder schlecht einsehbare Kreuzung. Seine erhöhte Sorgfaltspflicht verlangt allenfalls die volle Ausschöpfung seiner Einsatzwarnzeichen, indem er zusätzlich zum Blaulicht auch das Folgetonhorn verwendet, oder gegebenenfalls auch seine Fahrgeschwindigkeit an schlecht einsehbaren Straßenabschnitten entsprechend drosselt. Darüber hinaus muss der Lenker eines Einsatzfahrzeuges in seine Überlegungen während einer Einsatzfahrt auch eine eventuelle Fehlreaktion eines anderen Straßenverkehrsteilnehmers auf die von ihm abgegebenen Einsatzwarnzeichen mit einkalkulieren. Tritt ein vor ihm fahrender Fahrzeuglenker auf Grund des plötzlichen Ertönsens des Folgetonhorns abrupt auf die Bremse, so ist der Lenker des Einsatzfahrzeuges verpflichtet, den Zusammenstoß zu vermeiden, indem er von Vornherein etwa bereits einen größeren Sicherheitsabstand oder einen größeren Seitenabstand beim Überholen einhält, oder das Folgetonhorn bereits zeitiger bei Annäherung an ein anderes Fahrzeug aktiviert.⁹⁵

Der OGH beschäftigt sich auch mit dieser Thematik und führt aus, dass die besondere Gefahrenlage, die eine Einsatzfahrt bereits nach der Definition mit sich bringt, im Straßenverkehr nur dadurch entschärft werden kann, dass andere Verkehrsteilnehmer das herannahende Einsatzfahrzeug auch frühzeitig wahrnehmen können. Dies verpflichtet den Lenker des

⁹³ vgl. RIS-Justiz RS0075068.

⁹⁴ vgl. LGSt Wien 13a Bl 374/2001; ZVR 2003/22.

⁹⁵ vgl. OGH 28.6.2007, 2 Ob 124/07k.

Einsatzfahrzeuges somit dazu, die akustischen Warnzeichen bereits frühzeitig einzusetzen und nicht erst beim Eintritt einer konkret gefährlichen Verkehrssituation. Die Verpflichtung reicht so weit, dass der Lenker des Einsatzfahrzeuges bereits das Folgetonhorn zu aktivieren hat, wenn eine gefährliche Verkehrssituation bereits aus den Umständen nur potentiell möglich ist. Die gilt auch in solchen Fällen, wo er nach den besonderen Umständen damit rechnen kann, dass die Erkennbarkeit der optischen oder akustischen Warnsignale potentiell möglich ist.⁹⁶

Welches von den beiden zur Verfügung stehenden Einsatzwarnzeichen – Blaulicht und Folgetonhorn – der Einsatzfahrer tatsächlich verwendet, hängt von den jeweiligen Umständen ab. Das Gesetz muss hier in diese Richtung verstanden werden, dass der Einsatz von blauem Licht oder der akustischen Warnsignale erfolgen kann.⁹⁷ In der Praxis wird es jedoch so sein, dass das Blaulicht bei einer Einsatzfahrt immer verwendet wird, das Folgetonhorn je nach Situation optional zugeschaltet wird. Das ergibt sich auch bereits aus der Bauweise von Sondersignalanlagen für KFZ, die eine bloße Verwendung des Folgetonhorns meist gar nicht zulassen. Der Einsatzfahrer selbst hat im Einzelfall zu entscheiden, wann und in welchem Umfang er auch das Folgetonhorn verwendet. Die Judikatur spricht jedoch davon, dass bei Annäherung an eine Einmündung in eine Vorrangstraße jedenfalls das Folgetonhorn zu verwenden ist.⁹⁸ Situationen, die in ihrer Gefährlichkeit dieser beschriebenen Situation gleichkommen, werden wohl ähnlich zu beurteilen sein.

Einbahnstraßen stellen vor allem in den Ballungsräumen ein häufiges Hindernis für das rasche Erreichen eines Notfallortes dar. Der Lenker eines Einsatzfahrzeuges darf eine Einbahn entgegen der Fahrtrichtung benutzen, wenn er sonst den Einsatzort in der gebotenen Zeit nicht erreichen würde. Das bedeutet, dass durch die Nichtbenutzung der Einbahn gegen die Fahrtrichtung ein erheblicher Zeitverlust eintreten würde. Gibt es jedoch eine alternative Straße, durch deren Benutzung etwa nur ein marginaler Zeitverlust eintreten würde, so ist diese auch zu verwenden. Das Einsatzfahrzeug hat auch bei Benutzung der Einbahnstraße gegen die Fahrtrichtung Vorrang gegenüber allen anderen Straßenverkehrsteilnehmern.⁹⁹ Er ist jedoch zu erhöhter Sorgfalt angehalten.¹⁰⁰

Hier ist ergänzend festzuhalten, dass Einsatzfahrzeuge jedenfalls ohne Einschränkungen Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung befahren dürfen, wenn Ausnahmen auch für andere Fahrzeuge bestehen.¹⁰¹

Dem Fahrer eines Einsatzfahrzeuges kommt gegenüber allen anderen untergeordneten Straßenverkehrsteilnehmern grundsätzlich der Vorrang zu. Dies ergibt sich aus der Vorrangregelung in § 19 Abs 2 StVO. Er darf grundsätzlich auch darauf vertrauen, dass andere Verkehrsteilnehmer seinen Vorrang respektieren.¹⁰² Der Vorrang gilt ungeachtet dessen, von wo sie kommen oder wohin sie fahren, auch wenn sie in eine Vorrangstraße einbiegen, oder sie überqueren. Der Lenker eines Einsatzfahrzeuges ist jedoch verpflichtet, bei Annäherung an die Einmündung in eine Vorrangstraße Schallzeichen abzugeben.¹⁰³ Der Vorrang kommt ihm nur

⁹⁶ vgl. OGH 8 Ob 27/72 ZVR 1973/188.

⁹⁷ vgl. RIS-Justiz RS0075010.

⁹⁸ vgl. OGH 2 Ob 64/66 ZVR 1966/324; RIS-Justiz RS0075095.

⁹⁹ vgl. OGH 20. 12. 1988 ZVR 1990/18.

¹⁰⁰ vgl. LG Wien 14 b Bl 1318/58 ZVR 1959/123 (ergangen zur StPolO).

¹⁰¹ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 26 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) Rz 9.

¹⁰² vgl. OLG Innsbruck 4 R 311/94; ZVR 1995/79.

¹⁰³ vgl. OGH 18. 3. 1966, 2 Ob 64/66.

dann zu, wenn der andere Straßenverkehrsteilnehmer, der eigentlich Vorrang genießen würde, die Einsatzwarnzeichen (und im Besonderen die Schallzeichen) auch rechtzeitig wahrnehmen kann um sein Fahrverhalten auch danach zu richten.¹⁰⁴ Dies begründet also die Pflicht des Einsatzlenkers, das Tonfolgehorn rechtzeitig bei Annäherung an eine derartige Gefahrenstelle in Verwendung zu nehmen.¹⁰⁵ Lediglich in den Nachtstunden, wenn durch die Finsternis das Blaulicht auch zur rechtzeitigen Wahrnehmbarkeit des Einsatzfahrzeuges genügt, kann der Einsatz des Tonfolgehorns entfallen.¹⁰⁶ Ein Einschalten der Einsatzwarnzeichen, wenn das Einsatzfahrzeug sich bereits direkt an der Kreuzung befindet, begründet nicht unmittelbar seinen Vorrang. Den anderen Verkehrsteilnehmern ist schließlich eine entsprechende Reaktionszeit zuzubilligen, bevor sie den Vorrang des Einsatzfahrzeuges respektieren können.¹⁰⁷

An dieser Stelle ist auf jeden Fall auch zu erwähnen, wie wichtig es ist, dass potentielle Einsatzfahrzeuge auch mit einer guten und ausreichenden Blaulichtanlage ausgestattet sind, um die Sichtbarkeit gerade in den zuvor beschriebenen Fällen zu erhöhen. Dies dient nicht nur dem Schutz der anderen Straßenverkehrsteilnehmer, sondern auch dem Schutz der Insassen des Einsatzfahrzeuges.

Zum Zeitpunkt der Erlassung der StVO im Jahr 1960 war die Dichte an ampelgeregelten Kreuzungen bei weitem nicht so groß wie heute. Vielmehr war es damals üblich, stark befahrene Kreuzungen durch einen Verkehrsposten zu regeln. Dieser konnte sich jederzeit auf ein herannahendes Einsatzfahrzeug einstellen und ihm freie Fahrt gewähren. Er war dazu nach der Bestimmung des § 26 Abs 3 StVO in der damals geltenden Form auch verpflichtet. Im Laufe der Jahre nahmen allerdings die durch Lichtzeichen geregelten Kreuzungen rasant zu. Die Problematik war jedoch, dass die StVO von Beginn an vorsah, Einsatzfahrzeuge keinesfalls bei Rotlicht in eine Kreuzung einfahren zu lassen. Sie mussten vielmehr abwarten, bis die Ampel wieder grün zeigte um ihre Fahrt fortsetzen zu können.¹⁰⁸ Am 1. Juli 1983 trat dann ein novellierter § 26 StVO in Kraft, wonach Einsatzfahrzeuge auch bei Rotlicht in eine Kreuzung einfahren dürfen, wenn sie vorher anhalten und sich vergewissern, dass sie bei Weiterfahrt keine Personen gefährden oder Sachen beschädigen. Es kommt ihnen jedoch kein Vorrang zu. Sie haben sich also zu vergewissern, dass sie von allen anderen Straßenverkehrsteilnehmern im Bereich der Kreuzung gesehen werden und diese auch auf ihren, ihnen eigentlich nach dem Gesetz zustehenden Vorrang, verzichten.¹⁰⁹ Der OGH hat hierzu eindeutig entschieden, dass die Vorrangregel des § 19 Abs 2 iVm. § 26 Abs 5 StVO wonach ein Einsatzfahrzeug immer Vorrang hat und andere Straßenverkehrsteilnehmer dem Einsatzfahrzeug Platz zu machen haben, hier im Falle einer ampelgeregelten Kreuzung nicht zur Anwendung kommt. Es gelten in diesem speziellen Fall vielmehr die Bestimmungen der §§ 38 und 26 Abs 3 StVO, welche besagen, dass alle Straßenverkehrsteilnehmer bei Rotlicht an der Haltelinie anhalten müssen, Einsatzfahrzeuge aber nach Vergewisserung, weder Personen zu gefährden noch Sachen zu beschädigen, die Kreuzung überqueren dürfen. Ein Vorrang gegenüber dem Querverkehr kommt dem Einsatzfahrzeug in diesem Fall nicht zu. Der Querverkehr ist umgekehrt nach dem Gesetz auch

¹⁰⁴ vgl. VwGH 91/18/0106 ZVR 1992/147.

¹⁰⁵ vgl. *Pürstl*, StVO-ON^{14.01} § 19 StVO (Stand 1.2.2017, rdb.at) E47.

¹⁰⁶ vgl. OLG Innsbruck 4 R 311/94; ZVR 1995/79.

¹⁰⁷ vgl. RIS-Justiz RS0075074.

¹⁰⁸ vgl. *Tippel*, Einsatzfahrzeuge und das rote Ampellicht, ZVR 1980, 293.

¹⁰⁹ vgl. OGH 2 Ob 30/93 ZVR 1994/43.

nicht verpflichtet, anzuhalten.¹¹⁰ Umso weniger hat der Lenker eines Fahrzeuges immer damit zu rechnen, dass sich auch ein Einsatzfahrzeug der Kreuzung nähert.

Der Einsatzlenker hat dabei so auf sich aufmerksam zu machen, dass alle anderen Straßenverkehrsteilnehmer im Bereich der Kreuzung, die eigentlich grünes Licht gezeigt bekommen, ihn auch dementsprechend rechtzeitig wahrnehmen können. Dies bedingt jedenfalls den Einsatz des Blaulichts. In den Nachtstunden, wenn die Kreuzung für den im Vorrang befindlichen Querverkehr auch dementsprechend gut einsehbar ist, wird das Blaulicht genügen, damit andere Verkehrsteilnehmer erkennen können, dass, und von wo, sich ein Einsatzfahrzeug nähert. Bei Tageslicht, und vor allem dann, wenn Faktoren vorliegen, die die Sichtbarkeit des Einsatzfahrzeuges zusätzlich erschweren, wie etwa die tief stehende Sonne, enge Häuserschluchten, ein Sattelkraftfahrzeug, das die Sicht versperrt und dergleichen, wird der bloße Einsatz des Blaulichts nicht ausreichend sein. Der Lenker des Einsatzfahrzeuges hat dann bereits frühzeitig durch Verwendung des Tonfolgehornes auf sich aufmerksam zu machen, und bei Überquerung der Kreuzung darüber hinaus noch besondere Vorsicht walten zu lassen. Der OGH stellt jedenfalls fest, dass ein Einsatzfahrzeug, das sich einer Einmündung in eine Vorrangstraße nähert, jedenfalls das Tonfolgehorn zu verwenden hat, um auf seinen Vorrang aufmerksam zu machen.¹¹¹ In Analogie dazu, muss man in der Situation an einer roten Ampel jedenfalls davon ausgehen, dass das Tonfolgehorn zu verwenden ist. Diese Warnzeichen seien bereits zeitgerecht bei Annäherung an eine Kreuzung abzugeben, um gefährliche Situationen zu vermeiden.¹¹²

Der Lenker des Einsatzfahrzeuges darf in eine durch Lichtzeichen geregelte Kreuzung bei Rotlicht jedenfalls dann nicht einfahren, wenn durch die Anlage oder die Weitläufigkeit der Kreuzung keine Sicht auf den Querverkehr möglich ist, oder wenn er nicht sicher sein kann, dass er die Kreuzung gefahrlos durchfahren kann. Dies würde im Falle eines Unfalls ein erhebliches Mitverschulden des Einsatzlenkers begründen.¹¹³

Grundsätzlich sind Lenker von Einsatzfahrzeugen nicht an Verkehrsverbote oder an Verkehrsbeschränkungen gebunden. Dieser Ausnahmetatbestand ist jedoch nach dem Gesetzgeber eng auszulegen. Er ist nur an solche Verkehrsverbote nicht gebunden, die ein rasches und ungehindertes Vorankommen im Straßenverkehr verhindern. Von der Vorschrift, beim Wechsel der Fahrtrichtung gemäß § 11 Abs 3 StVO den Blinker zu betätigen, ist der Einsatzfahrer keinesfalls befreit, da dies nicht die Intention des Gesetzgebers war.

Wovon der Einsatzlenker jedenfalls befreit ist, sind Geschwindigkeitsbeschränkungen. Für Einsatzfahrzeuge gibt es also keine maximal erlaubte Geschwindigkeit. Er darf dabei jedoch keine Menschen gefährden oder Sachen beschädigen. Er hat die Fahrtgeschwindigkeit den konkreten Verhältnissen und den Verkehrsbedingungen anzupassen.¹¹⁴ Die Erlaubnis zu einer vollkommen ungehemmten Fahrweise war keinesfalls die Absicht des Gesetzgebers, da er nur das kleinstmögliche gebotene Risiko im Falle einer Einsatzfahrt eingehen möchte. Die Wahl der Fahrtgeschwindigkeit obliegt einzig dem Fahrer des Einsatzfahrzeuges. Er ist zwar an die Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht gebunden, die Wahl der Fahrgeschwindigkeit ist jedoch dadurch begrenzt, dass er weder Personen gefährden noch Sachen beschädigen darf. Diese

¹¹⁰ vgl. OGH2Ob30/93 ZVR 1994/43.

¹¹¹ vgl. OGH 7 Ob 309/65 EvBl 1966/133.

¹¹² vgl. RIS-Justiz RS0075086.

¹¹³ vgl. OLG Wien 16 R 32/90 ZVR 1990/98.

¹¹⁴ vgl. OGH 7 Ob 309/65 EvBl 1966/133; RIS-Justiz RS0074983.

Beschränkung gilt wohl auch für sein eigenes Leben und sein eigenes Fahrzeug. Eine bloß geringfügige Geschwindigkeitsübertretung kann jedoch dem Einsatzfahrer nicht angelastet werden.¹¹⁵

Eine besondere Bestimmung in diesem Zusammenhang stellt die Warnpflicht nach dem § 22 Abs 1 StVO dar, die sich grundsätzlich allgemein an alle Fahrzeuglenker richtet, hier aber wohl umso mehr angewendet werden muss.

„§ 22 StVO Warnzeichen

(1) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, hat der Lenker eines Fahrzeuges andere Straßenbenützer mit der zum Abgeben von akustischen Warnzeichen bestimmten Vorrichtung durch deutliche Schallzeichen, sofern solche Vorrichtungen nicht vorhanden oder gestört sind, durch deutliche Zurufe zu warnen. Der Lenker darf auch durch Blinkzeichen warnen, wenn sie ausreichen und nicht blenden. ...“

Der Lenker ist also in der Pflicht, andere Verkehrsteilnehmer akustisch zu warnen, wenn es die Verkehrssicherheit erlaubt. Dies lässt sich auch auf eine Einsatzfahrt umlegen. Bemerkt der Lenker eine Verkehrssituation, in der es erforderlich ist, akustisch auf sich aufmerksam zu machen, so hat er diese durch Betätigung des Folgetonhorns zu warnen. In diesem Zusammenhang lohnt sich auch ein Blick in den § 15 StVO.

Dass der § 22 KFG eindeutig auf das Einsatzwarnzeichen des Folgetonhorns anzuwenden ist, erschließt sich aus Absatz 5 der genannten Bestimmung, denn dieser regelt die Anbringung des Folgetonhorns an einem Fahrzeug. Dies ist nur erlaubt, wenn es auch dazu berechtigt ist, Blaulicht nach dem KFG zu führen.

„§ 15 StVO Überholen

... (3) Der Lenker des überholenden Fahrzeuges hat den bevorstehenden Überholvorgang nach § 11 über den Wechsel des Fahrstreifens und nach § 22 KFG über die Abgabe von Warnzeichen rechtzeitig anzuzeigen. ...“

Dieser regelt, dass auch „normale“ Straßenverkehrsteilnehmer die Einleitung eines Überholvorganges, nicht nur durch Betätigung des Blinkers, sondern auch durch die Abgabe akustischer Warnzeichen, anzuzeigen haben. Auch diese Bestimmungen findet umso mehr im Rahmen einer Einsatzfahrt Anwendung. Der Einsatzlenker hat durch Betätigung des Folgetonhorns den Beginn des Überholvorganges stets anzuzeigen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Warnzeichen immer rechtzeitig abgegeben werden müssen.¹¹⁶

Erkennt der Einsatzlenker eine Situation als gefährlich, so hat diesem Umstand durch sofortige Reduktion der Geschwindigkeit Rechnung zu tragen.¹¹⁷ Er kann sich dabei nicht auf seinen Vorrang berufen, und die Fahrt ungehindert fortsetzen. Dies ergibt sich auch aus der erhöhten Sorgfaltspflicht eines Einsatzlenkers.

¹¹⁵ vgl. OGH 8 Ob 18/87 ZVR 1988/46.

¹¹⁶ vgl. *Pürstl*, StVO-ON14.00 § 22 StVO (Stand Oktober 2015, rdb.at) Rz 3.

¹¹⁷ vgl. OGH 11 Os 244/63 ZVR 1964/176.

G. Verpflichtungen anderer Verkehrsteilnehmer

§ 26 Abs 5 StVO regelt das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, wenn sich ein Einsatzfahrzeug nähert. Grundsätzlich besagt der Gesetzestext, dass jeder Verkehrsteilnehmer Platz zu machen hat, wenn sich ein Einsatzfahrzeug nähert. Die Judikatur präzisiert diese Verhaltensanordnung. Der OGH entscheidet hierzu, dass jeder Verkehrsteilnehmer Platz zu machen hat, wenn er nach dem vorhersehbaren Fortbewegungsweg des Einsatzfahrzeuges ein Hindernis darstellen könnte.¹¹⁸ So hat jeder Verkehrsteilnehmer den Fahrstreifen frei zu machen, den das Einsatzfahrzeug voraussichtlich benutzen wird. Dies gilt auch für Fahrzeuglenker, die sich beispielsweise bereits zum Linksabbiegen auf einen dafür vorgesehenen Fahrstreifen eingeordnet haben, wenn das Einsatzfahrzeug diesen ebenfalls benutzen möchte.¹¹⁹ Der Lenker des vorausfahrenden Fahrzeuges hat bereits Platz zu machen, wenn er bloß das Folgetonhorn hören kann, das Einsatzfahrzeug sich beispielsweise noch in einiger Entfernung befindet. Er hat nicht nur Platz zu machen, sondern auch diesen Platz frei zu halten, bis das Einsatzfahrzeug passiert hat.¹²⁰ Nach § 26 Abs 5 StVO ist es jedoch verboten, danach unmittelbar hinter dem Einsatzfahrzeug nachzufahren.

Aus dem Umkehrschluss daraus ergibt sich, dass der Lenker eines Einsatzfahrzeugs jedenfalls auch beim beabsichtigten Wechsel der Fahrtrichtung die Fahrtrichtungsanzeiger an seinem Fahrzeug zu benutzen hat, um seine beabsichtigte Fahrtrichtung anzuzeigen und somit seinen beabsichtigten Fahrweg berechenbar zu machen. Weiters ergibt sich aus der oben genannten Entscheidung wie auch aus anderen höchstgerichtlichen Entscheidungen, dass der Lenker des Einsatzfahrzeugs bei Annäherung an eine derartige oder ähnliche Verkehrssituation jedenfalls rechtzeitig das Folgetonhorn zu betätigen hat, um auf sich aufmerksam zu machen. Tut er das nicht, läuft er Gefahr, im Falle eines Zusammenstoßes eine Teilschuld angelastet zu bekommen.

Aus der genannten Entscheidung ergibt sich auch, dass der Lenker eines Einsatzfahrzeuges seine Fahrt nicht ungehemmt fortsetzen darf, wenn er bemerkt, dass der Lenker eines anderen Fahrzeuges nicht entsprechend Platz macht. Der Lenker des Einsatzfahrzeuges ist vielmehr dazu verpflichtet, seine Geschwindigkeit zu verringern und ein Ausweichmanöver zu starten, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Er kann sich in diesem Fall weder auf das Fehlverhalten des anderen Verkehrsteilnehmers, noch auf den Vertrauensgrundsatz berufen.¹²¹

Der Lenker des Einsatzfahrzeugs muss aber nicht bereits im Vorhinein damit rechnen, dass sich jeder andere Verkehrsteilnehmer vorschriftswidrig verhalten könnte. Im Sinne des § 3 StVO gilt dies aber nur insoweit, als sich der andere Verkehrsteilnehmer nicht offensichtlich falsch verhält. Sollte einer derartiges Verhalten vorliegen, darf sich der Lenker des Einsatzfahrzeugs nicht mehr darauf verlassen, dass der andere Verkehrsteilnehmer seinen in § 26 Abs 5 StVO gesetzlich normierten Pflichten nachkommt.¹²²

Ein herannahendes Einsatzfahrzeug liegt auch vor, wenn der Lenker des Einsatzfahrzeuges bereits mehrere hundert Meter hinter einem anderen Fahrzeug herfährt. Das wird meist aus

¹¹⁸ vgl. OGH 8 Ob 187/72 ZVR 1974/1; RIS-Justiz RS0074442.

¹¹⁹ vgl. OGH 8.7.1982, 8 Ob 155/82; RIS-Justiz RS0073373.

¹²⁰ vgl. OGH 8 Ob 227/82 ZVR 1983/265; RIS-Justiz RS0075093.

¹²¹ vgl. OGH 8. 7. 1982, 8 Ob 155/82.

¹²² vgl. OGH 2 Ob 40/78 ZVR 1979/158.

Gründen der Verkehrssicherheit geschehen, wenn ein sicheres Überholen nicht möglich ist. Dies entbindet den Lenker des vorausfahrenden Fahrzeugs nicht von seiner Pflicht, Platz zu machen.¹²³

Ein herannahendes Einsatzfahrzeug bzw. das Ertönen eines Folgetonhorns berechtigt den Lenker des vorausfahrenden Fahrzeuges nicht dazu, den Fahrstreifen entgegen § 11 Abs 1 und 2 zu wechseln. Diese Regelung verpflichtet den Lenker eines Fahrzeuges, den bevorstehenden Fahrstreifenwechsel rechtzeitig gehörig anzuzeigen und den Fahrstreifen nur dann zu wechseln, wenn dies auch gefahrlos möglich ist.¹²⁴ In diesem Zusammenhang ist es dem Lenker eines Fahrzeuges nach § 26 Abs 5 StVO auch erlaubt, bei Rotlicht vor dem Einsatzfahrzeug in eine Kreuzung einzufahren, um ihm Platz zu machen. Das Überqueren der Kreuzung aus diesem Grund ist jedoch nicht gestattet.

Einsatzfahrzeuge dürfen unter bestimmten Voraussetzungen Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung befahren. Auch hier kommt ihnen der Vorrang gegenüber allen anderen Straßenverkehrsteilnehmern zu. Dieser Vorrang kommt ihnen aber auch zu, wenn sie die Einbahnstraße entgegen § 26 Abs 3 StVO widerrechtlich in die entgegengesetzte Fahrtrichtung befahren. Ein Fahrzeuglenker hat bei einer Einmündung in eine Einbahnstraße also auch jederzeit damit zu rechnen, dass sich auch ein Fahrzeug aus der anderen Fahrtrichtung als vorgeschrieben nähert.¹²⁵

Grundsätzlich muss der Lenker eines Fahrzeuges nicht in jeder erdenklichen Verkehrssituation damit rechnen, dass sich ein Einsatzfahrzeug nähert. Es gibt jedoch Verkehrssituationen, in denen trotzdem eine höhere Wahrscheinlichkeit besteht, einem Einsatzfahrzeug zu begegnen. Solch eine besondere Verkehrssituation ist das Passieren einer Krankenhausaufahrt. Hier muss jeder Verkehrsteilnehmer damit rechnen, dass sich ein Einsatzfahrzeug nähert, dem Platz zu machen ist. Er hat also besondere Vorsicht walten zu lassen.¹²⁶ Analog dazu kann wohl auch die Ausfahrt einer Dienststelle einer Blaulichtorganisation gesehen werden, da auch hier vermehrt mit Einsatzfahrzeugen zu rechnen ist.

VIII. Die Strafbarkeit bei Zuwiderhandeln

Der Missbrauch von Sondersignalen stellt einen eigenen nicht außer Acht zu lassenden Aspekt dieser Arbeit dar. Oftmals wird es so sein, dass dieser Missbrauch, also die Inanspruchnahme von Sonderrechten trotz Fehlens ausreichender Voraussetzungen nicht wissentlich, sondern bloß fahrlässig passiert. Der Einsatzlenker macht sich vor Fahrtantritt zu wenig oder gar keine Gedanken, ob er aus dem gegebenen Einsatzgrund auch dazu berechtigt ist, die Sonderrechte des § 26 StVO in Anspruch zu nehmen. Denkbar ist aber auch der Fall, dass der Fahrer in Kenntnis des Umstandes, dass gar keine Notsituation vorliegt, oder zwar eine Notsituation besteht, die aber keine ausreichende Dringlichkeit aufweist, die Sonderrechte des § 26 StVO in Anspruch nimmt. Trotzdem wird das Fahrzeug mit Aktivierung von Blaulicht oder Folgetonhorn zum Einsatzfahrzeug¹²⁷ und der Lenker genießt somit hier alle Privilegien wie beim rechtmäßigen Gebrauch der Sonderrechte. Auch die anderen Verkehrsteilnehmer haben sich gegenüber diesem Einsatzfahrzeug genauso zu verhalten, wie gegenüber jedem anderen Einsatzfahrzeug. Dies

¹²³ vgl. VwGH 1806/76 ZVR 1978/258; VwGH 19. 10. 1988, 88/02/0074; VwGH 5. 6. 1991, 91/18/0052.

¹²⁴ vgl. VwGH 22. 4. 1981, 1937/79.

¹²⁵ vgl. OGH 20. 12. 1988, 2 Ob 157/88; RIS-Justiz RS0075069, ZVR 1990/18.

¹²⁶ vgl. OGH 2 Ob 80/68 ZVR 1969/49.

¹²⁷ vgl. OGH 20. 12. 1988, 2 Ob 157/88; RIS-Justiz RS0075069.

macht auch durchaus Sinn, da für den Außenstehenden nicht erkennbar ist, ob es sich um rechtmäßigen oder unrechtmäßigen Gebrauch der Sonderrechte handelt.

Ein derartiger Missbrauch ist aber dennoch strafbar. Der OGH sieht im § 1 Notzeichengesetz zwei Deliktsfälle, nämlich den Missbrauch eines in den Verkehrsvorschriften festgesetzten Notzeichens und die missbräuchliche Inanspruchnahme der Feuerwehr oder einer anderen der Rettung bei Unfällen dienenden Organisation (wie z.B. Rettungsdienste, Bergrettung etc.) durch eine falsche Notmeldung. Der OGH wertet die hier dargestellten Sonderrechte als Notzeichen und erachtet bereits in einer Entscheidung im Jahr 1984¹²⁸ den Missbrauch nach § 1 NotZG strafbar (Strafandrohung Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe in Höhe von 360 Tagessätzen), ohne inhaltlich näher auf das Problem einzugehen. Er lehnt vor allem in einer Entscheidung aus dem Jahr 2004¹²⁹, in der er sich auch genauer mit dem Problem der Zuordnung der Einsatzwarnzeichen unter den § 1 NotZG beschäftigt, die Ansicht *Webers* klar ab, der sich gegen diese Zuordnung ausgesprochen hat. Damit stellt er sich auch klar gegen ein Urteil des LG Feldkirch aus dem Jahr 2003¹³⁰ und ein weiteres vorhergehendes Urteil desselben Gerichtes aus dem Jahr 1998¹³¹, in dem sich dieses der vorhergehenden Ansicht des BG Bezaus angeschlossen hat. Dies wird von der Lehre durchaus vehement kritisiert. Diese Bestimmung wäre eigentlich dazu gedacht, missbräuchliche Alarmierungen von Einsatzkräften, und zwar im Wissen, dass kein Notfallgeschehen vorliegt, unter Strafe zu stellen. Die Auslegung des OGH erscheint unter mehreren Aspekten fraglich, ist aber inzwischen zur ständigen Judikatur geworden:

1. In den Materialien zur Erlassung des Notzeichengesetzes im Jahr 1929 in Umsetzung des Internationalen Radiotelegraphenvertrages (BGBl 1929/8) ist die Rede, dass die Verbreitung von falschen Notsignalen und Notanrufen bestraft werden soll. Diese Begriffe stellen unmittelbar auf das allseits bekannte Notsignal „SOS“ oder „Mayday“ ab, wie sie vor allem im Bereich der Schiff- oder Luftfahrt gebräuchlich sind. Es ist zwar in den EB zur RV (306 BldNR 3.GP) und der JAB (308 BldNR 3.GP) die Rede, dass diese Begriffe weiter gefasst werden sollen als damals im internationalen Radiotelegraphenvertrag bestimmt, eine Ausdehnung auf Einsatzwarnzeichen eines Einsatzfahrzeuges scheint aber nach der Intention des Vertrages als geradezu undenkbar. Dafür spricht auch der eigentliche Wortsinn des Ausdruckes „Notzeichen“. Nach allgemeinem Verständnis ist damit ein Signal zu verstehen, mit dem jemand, der sich in unmittelbarer Not befindet, auf sich aufmerksam machen möchte, um Hilfe zu bekommen. Die Einsatzwarnzeichen Blaulicht und Folgetonhorn zielen aber gerade darauf nicht ab. Sie wollen vielmehr die Annäherung eines Fahrzeugs signalisieren, dass die Sonderrechte des § 26 StVO in Anspruch nimmt und die anderen Verkehrsteilnehmer darauf hinweisen, dass sie sich dementsprechend zu verhalten haben. Die Besatzung des Einsatzfahrzeuges selbst befindet sich jedoch nicht in unmittelbarer Not. Deshalb werden in der Literatur auch ganz allgemein die Worte „Warnzeichen“ oder „Einsatzwarnzeichen“ verwendet. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass der Gesetzgeber des NotZG den Anwendungsbereich dermaßen weit ausdehnen wollte, dass auch Einsatzwarnzeichen davon erfasst sein sollten. Diese Meinung bestärkt auch eine unmittelbar nach Inkrafttreten der Bestimmung erschienene Kommentierung.¹³² Nach Ansicht Burgstallers

¹²⁸ vgl. OGH 25. 10. 1984, 13 Os 174/84.

¹²⁹ vgl. OGH 15. 1. 2004, 12 Os 125/03.

¹³⁰ vgl. LG Feldkirch 9. 7. 2003, Bl 89/03.

¹³¹ vgl. LG Feldkirch 4. 11. 1998, Bl 180/98.

¹³² vgl. *Altmann/Jacob*, II. Band, Wien 1930, 1738.

würde es auch sachlich ungerecht erscheinen, wenn der Missbrauch von echten Notzeichen gleich bestraft würde wie der Missbrauch von Einsatzwarnzeichen.¹³³

2. Würde man den Missbrauch von Einsatzwarnzeichen unter den ersten Fall des § 1 NotZG subsummieren, müsste man feststellen, dass der zweite Fall der genannten Bestimmung überhaupt nicht damit harmoniert, da dort nur die Notmeldung im eigentlich Wortsinn an Feuerwehr und Rettungsdienst pönalisiert ist, um mit falschen Notfallmeldungen deren Einsatz zu provozieren. Die gelegentlich vertretene Meinung, dass der erste Fall keine Anwendung mehr findet, wenn man bloße Warnzeichen davon ausschließt, scheint unbegründet, da es zum Beispiel im Schiffs-, Luft-, Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr eine Reihe von Notsignalen gibt, die unter den ersten Fall des § 1 NotZG fallen.¹³⁴ Des Weiteren gibt es im Straßenverkehr ausdrücklich als Notzeichen und Notsignal beschriebene Blinksignale, die von in Not befindlichen Taxikern von ihren Fahrzeugen ausgestrahlt werden.¹³⁵

Die Literatur ist zu diesem Thema gespalten. *Glassl* hat sich in einer Abhandlung im Jahr 1963 umfassend mit dem Notzeichengesetz beschäftigt.¹³⁶ Darin kommt er zum Schluss, dass der Missbrauch von Einsatzwarnzeichen auch unter den § 1 Notzeichengesetz fällt, er hat diese Problematik jedoch nicht näher beleuchtet, sondern dürfte eher davon ausgegangen sein, dass dieser Umstand selbstverständlich wäre.¹³⁷ In einer späteren Abhandlung aus dem Jahr 1984 von *Leukauf/Steininger* wurde dieser Gedanken unverändert übernommen.¹³⁸ Hier wurde noch viel weiter gegangen und der Missbrauch von Einsatzwarnzeichen sogar als Paradebeispiel für den ersten Fall des § 1 NotZG genannt. Eine entscheidende Wende trat dann mit einem Aufsatz *Wegers* aus dem Jahr 1988 ein.¹³⁹ Er beschäftigte sich erstmal mit der Wortdeutung des Begriffs „Notzeichen“ und kam zum Schluss, dass Einsatzwarnzeichen bereits nach dem eigentlichen Wortsinn nicht unter Notzeichen zu subsummieren wären. Dieser Meinung folgten auch dann im Jahr 2003 *Pürstl/Sommereder* in ihrer Kommentierung zur StVO.¹⁴⁰ Interessanterweise findet sich in der von *Pürstl* alleine herausgegebenen Folgeaufgabe genau die gegenteilige Meinung zu diesem Thema, indem er der Anwendbarkeit des ersten Falls des § 1 NotZG auf Einsatzwarnzeichen wieder zustimmt.¹⁴¹ Eine Begründung für diesen Sinneswandel findet der Leser jedoch nicht, wodurch die Einordnung des Grundes dieser Änderung schwierig erscheint. In einer weiteren Kommentierung zur StVO findet man die von *Grundtner* vertretene Meinung, dass § 1 NotZG auf den Missbrauch von Einsatzwarnzeichen bei Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen anzuwenden sei. Die Ansicht will er jedoch so angewendet wissen, dass dies für alle Einsatzfahrzeuge gilt.¹⁴²

Die gegenteilige Meinung führt vor allem aus, dass sich aus den Gesetzesmaterialien und dem Wortlaut des § 1 NotZG keinerlei Hinweise ergeben, dass der Missbrauch von Blaulicht und Folgetonhorn darunter zu subsummieren sei. Dieses Gesetz sei aus Anlass der Ratifizierung des

¹³³ vgl. Burgstaller, Gesetzswidrige Verwendung des an einem Einsatzfahrzeug ordnungsgemäß angebrachten "Blaulichts" und § 1 NotzeichenG, RZ 2009, 126 (127).

¹³⁴ vgl. Burgstaller, RZ 2009, 126 (127).

¹³⁵ vgl. § 10 Abs 5 KDV.

¹³⁶ vgl. Glassl, Der Missbrauch von Notzeichen und Notmeldungen, ZVR 1963, 309.

¹³⁷ vgl. Glassl, ZVR 1963, 310.

¹³⁸ vgl. Leukauf/Steininger, Strafrechtliche Nebengesetze², 1984, 714.

¹³⁹ vgl. Weber, ZVR 1988, 68.

¹⁴⁰ vgl. Pürstl/Sommereder, StVO¹¹, Wien 2003, § 26 Anm 3.

¹⁴¹ vgl. Pürstl, StVO¹², Wien 2007, § 26 Anm 3.

¹⁴² vgl. Grundtner, StVO¹⁴, 2008, 481.

internationalen Radiotelegraphenvertrages erlassen worden und diene ausschließlich dazu, die missbräuchliche Aussendung von Notzeichen, wie etwa eines SOS-Rufs, zu verhindern.¹⁴³

Blaulicht und Folgetonhorn stellen in diesem Sinne Einsatzwarnzeichen nach der StVO dar.¹⁴⁴ Sie veranlassen niemanden, eine Such- oder Rettungsaktion einzuleiten, wie zum Beispiel bei einem alpinen Notzeichen, sondern sollen lediglich ein Einsatzfahrzeug als solches kennzeichnen.

Darüber hinaus stellt der Missbrauch von Einsatzwarnzeichen bereits nach der Straßenverkehrsordnung eine Verwaltungsübertretung dar. Der Missbrauch der Einsatzwarnzeichen begründet jedoch im konkreten Fall nicht unbedingt Mitverschulden an einem Unfallgeschehen, wenn die StVO nicht übertreten wurde.¹⁴⁵ § 26 StVO enthält in Verbindung mit § 99 Abs 3 lit a StVO eine Strafbestimmung für missbräuchliche Verwendung der Warnvorrichtungen. Demnach ist eine Strafdrohung von Geldstrafe bis zu € 726,-, oder bei deren Uneinbringlichkeit eine Ersatzfreiheitsstrafe von bis zu 2 Wochen denkbar. Hinzu kommt jedoch die Strafe für jede weitere übertretene Verkehrsvorschrift, die der Fahrer bei seiner missbräuchlichen Fahrt übertritt, da im Verwaltungsstrafrecht das Kumulationsprinzip gilt.

Meiner Meinung nach ist der Missbrauch der Einsatzwarnzeichen nicht unter die Vorschriften des Notzeichengesetzes zu subsumieren, da auf Grund der geschilderten Umstände die Intention des Notzeichengesetzes ganz eine andere war. Hinzu kommt noch, dass zum Zeitpunkt der Erlassung dieses Gesetzes im Mai 1929 die Einsatzwarnzeichen im heutigen Sinn noch gar kein Thema waren. Wie im geschichtlichen Abriss erläutert, entstanden diese Zeichen erst einige Jahrzehnte später und können von der Absicht des Gesetzgebers des Notzeichengesetzes gar nicht umfasst sein. Eine verwaltungsrechtliche Strafbarkeit reicht für den Tatbestand des Missbrauchs der Einsatzwarnzeichen meiner Meinung nach vollkommen aus, da das Strafrecht nach dem Ultima-Ratio-Prinzip immer nur die letzte Möglichkeit zur Sanktionierung sein soll, wenn keine andere gesetzlichen Möglichkeiten mehr ausreichen um den Unrechtsgehalt einer Tat abzubilden. Im Gegensatz zum Notzeichengesetz ist die Strafbarkeit des Missbrauchs im Verwaltungsrecht klar geregelt.

Bei einer missbräuchlichen Verwendung in diesem Sinne sind drei Alternativen denkbar:

A. Das Nichtvorliegen der Einsatzvoraussetzungen

Liegt eine der in dieser Arbeit dargestellten Voraussetzungen nicht vor, so ist die Anwendung des Rechtfertigungsgrundes „Einsatz“ auf die während einer Fahrt begangenen Gesetzesübertretungen nicht denkbar. Der Lenker würde sich nicht nur nach § 26 Abs 1 StVO strafbar machen, denn darüber hinaus wäre er auch für jede einzelne während dieser Fahrt begangene Übertretung der StVO zu belangen.¹⁴⁶

¹⁴³ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68 ff.

¹⁴⁴ vgl. OGH 18.3.1966 ZVR 1966/324.

¹⁴⁵ vgl. *Grubmann*, Kommentar StVO, 642; LGZ Wien 40 R 35/93 ZVR 1993/91.

¹⁴⁶ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

B. Die Einsatzüberschreitung

Werden bei einer Einsatzfahrt die Grenzen des Rechtfertigungsgrundes überschritten, ergibt sich eine Einsatzüberschreitung. Ein straßenverkehrsordnungswidriges Verhalten wäre dann eine Verwaltungsübertretung und dementsprechend zu ahnden. Hält der Einsatzfahrzeuglenker bei rotem Licht an einer Kreuzung nicht an, ist er nach § 38 Abs 5 StVO strafbar.

§ 99 StVO ist in beiden Fällen die Grundlage zur Bemessung der Strafe. Das Kumulationsprinzip ist anzuwenden, wenn mehrere Verwaltungsstraftatbestände nebeneinander bestehen, die Strafen sind also zu addieren. Insbesondere bei der Einsatzüberschreitung ist eine allfällige Konkurrenz mit strafrechtlichen Tatbeständen des StGB zu beachten, wie etwa § 89 StGB (Gefährdung der körperlichen Sicherheit) oder § 125 StGB (Sachbeschädigung). § 99 Abs 6 lit c StVO schließt die Strafbarkeit für Tatbestände aus, die in die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte fallen. Begeht der Lenker eines Einsatzfahrzeuges während einer Einsatzfahrt eine vorsätzliche Sachbeschädigung, so ist er nicht verwaltungsrechtlich, jedoch aber gerichtlich zu bestrafen.¹⁴⁷

C. Irrtum über eine Einsatzsituation

Gelegentlich kommt es vor, dass der Lenker eines Einsatzfahrzeuges eine Einsatzsituation irrtümlich falsch einschätzt, somit eine Einsatzsituation objektiv nicht vorliegt. § 8 StGB regelt für solche Fälle unter dem Titel „irrtümliche Annahme eines rechtfertigenden Sachverhaltes“ einen Rechtfertigungsgrund. Das Verwaltungsstrafrecht kennt zwar keine ebensolche Bestimmung, jedoch wird auch im Bereich des VStG ein solches rechtswidriges Verhalten entschuldigt.¹⁴⁸ Voraussetzung ist jedoch, dass alle anderen Einsatzmerkmale (Einsatzwille, Einsatzfahrt, Einsatzwarnvorrichtung, Einsatzwarnzeichen) vorliegen. (Er ist jedoch zu bestrafen, wenn sein Irrtum verschuldet war)¹⁴⁹

D. Die Strafbarkeit des die Abgabe von Einsatzwarnzeichen Anordnenden

§ 7 VStG stellt auch jene Personen unter Strafe, die andere dazu anstiften, die Einsatzwarnzeichen missbräuchlich zu verwenden. "Wer vorsätzlich veranlasst, dass ein anderer eine Verwaltungsübertretung begeht, ... unterliegt der auf diese Übertretung gesetzten Strafe, und zwar auch dann, wenn der unmittelbare Täter selbst nicht strafbar ist."

Nur wenn der Anstifter vorsätzlich handelt, macht er sich strafbar, und zwar nicht nur gem. § 26 Abs 1 StVO, sondern auch nach allen anderen Bestimmungen, die der Einsatzlenker während seiner missbräuchlichen Fahrt übertritt.¹⁵⁰

¹⁴⁷ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

¹⁴⁸ vgl. *Hellbling*, Kommentar zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen II 56; Walter - Mayer, Grundriß des Verwaltungsverfahrensrechts, 4. Auflage, 271.

¹⁴⁹ vgl. *Kienapfel*, Strafrecht - Allgemeiner Teil³, 1985 29 mwH.

¹⁵⁰ vgl. *Weber*, ZVR 1988, 68.

E. Rechtsdurchsetzung für betroffene Dritte

Ist ein betroffener Dritter, der sich etwa durch Verwendung der Einsatzwarnzeichen, vor allem aber des Folgetonhorns gestört oder belästigt fühlt, der Meinung, dass diese Warnzeichen widerrechtlich verwendet werden, so kann er diesen Umstand unter Anführung aller ihm bekannten Daten (wie Ort, Datum und Uhrzeit, KFZ-Kennzeichen) der zuständigen Verwaltungsbehörde zur Kenntnis bringen. Welche Verwaltungsbehörde zuständig ist, regelt § 26 VStG. Dies ist grundsätzlich die örtliche Bezirksverwaltungsbehörde, in Gemeinden, in denen die Landespolizeidirektion Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, die Landespolizeidirektion. Gemäß § 25 Abs 1 VStG hat die zuständige Behörde eine Verwaltungsübertretung, die ihr zur Kenntnis gebracht wird, von Amtswegen zu verfolgen. Hier gilt also der *Offizialmaxime*.

Problematisch für den Einzelnen wird die Durchsetzbarkeit. Es besteht für den Dritten kein subjektives Recht darauf, dass der widerrechtliche handelnde Einsatzfahrer auch bestraft wird. Wenn die Behörde keinen verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestand erblickt und das Verwaltungsstrafverfahren einstellt, so kann sich der Einzelne nicht im Wege des ordentlichen Rechtsweges zur Wehr setzen.¹⁵¹

Es verbleibt die Möglichkeit der Beschwerde an die Volksanwaltschaft. Art 148a B-VG regelt, dass sich jeder bei der Volksanwaltschaft über Missstände in der Verwaltung beschweren kann. Dies gilt vor allem dann, wenn eine Behörde nicht auf Grund von Gesetzen entscheidet. Der unter dieser Überschrift zu Grunde liegende Fall, kann daher an die Volksanwaltschaft herangetragen werden. Die Volksanwaltschaft kann, wenn die Behörde tatsächlich gegen Gesetze verstoßen hat oder diese nicht richtig angewendet hat, den Missstand feststellen und eine konkrete Handlungsempfehlung an die betreffende Behörde richten (Art 148c B-VG). Die Volksanwaltschaft kann jedoch nicht direkt in das Handeln der Behörde eingreifen, wie etwa eine Entscheidung aufheben oder weitere Ermittlungen anordnen. Über diese festgestellten Missstände hat die Volksanwaltschaft regelmäßig dem National- und dem Bundesrat Bericht zu erstatten (Art 148d Abs 1 B-VG).¹⁵²

IX. Judikatur

Die Rechtsprechung der Gerichte, dabei vor allem der Höchstgerichte, beschäftigt sich vorwiegend mit konkreten Unfallsituationen, in denen Einsatzfahrzeuge beteiligt sind. Da laut ständiger Judikatur der Höchstgerichte dem Lenker des Einsatzfahrzeuges der Vorrang auch dann zukommt, wenn er die Einsatzwarnzeichen widerrechtlich verwendet, wird auf die Frage der rechtmäßigen Verwendung der Einsatzwarnzeichen in den im RIS zur Verfügung stehenden, meist höchstgerichtlichen Urteile, nicht näher eingegangen.¹⁵³ Es wird jedoch trotzdem hervorgehoben, dass das Bestehen des Vorrangs für das Einsatzfahrzeug nicht unbedingt bedeutet, dass nicht eine Verschuldensteilung im zivilrechtlichen Sinn in Frage kommt, wenn der Einsatzlenker die Signale widerrechtlich verwendet.¹⁵⁴

¹⁵¹ vgl. *Binder/Trauner*, Öffentliches Recht – Grundlagen (Lehrbuch)³, 2014, Rz. 1427.

¹⁵² vgl. *Binder/Trauner*, Öffentliches Recht – Grundlagen (Lehrbuch)³, 2014, Rz. 982.

¹⁵³ vgl. RIS-Justiz RS0074441.

¹⁵⁴ vgl. OGH 2 Ob 157/88, ZVR 1990/18.

Bei der Judikatur zum § 26 StVO hat sich im Laufe der Jahre nichts Wesentliches geändert. Die einzige Änderung, die sich ergeben hat, bedingt wie bereits erörtert eine Änderung des § 26 StVO, wonach Einsatzfahrzeuge dann auch bei Rotlicht in eine Kreuzung einfahren dürfen, nachdem sie vorher angehalten und sich vergewissert haben, dass sie weder Personen gefährden noch Sachen beschädigen. Vor der Änderung mussten auch sie bei Rotlicht halten und abwarten.

X. Conclusio

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Gesetzgeber mit der Bestimmung des § 26 StVO eine Norm schaffen wollte, die den Einsatzkräften die Möglichkeit bietet, in Notsituationen nicht durch die einschränkenden Vorschriften der StVO unnötig Zeit am Weg zum Notfallort zu verlieren. Er war sich des Risikos durchaus bewusst, das er mit einer Entbindung von den Verkehrsvorschriften eingeht, gerade deshalb stellt die Judikatur jedoch immer auf eine Interessensabwägung zwischen dem Interesse nach höchster Verkehrssicherheit und dem Interesse der schnellstmöglichen Hilfe für den vom Notfall Betroffenen ab. Diese Interessensabwägung erfolgt im Einzelfall sehr exzessiv und die Gerichte scheuen auch nicht davor zurück, die Schuld dem Einsatzlenker aufzulasten, wenn die konkreten Voraussetzungen zur Verwendung der Einsatzwarnzeichen nicht vorliegen, bzw. die Waagschale der Interessenabwägung sich eher zur Seite der größtmöglichen Verkehrssicherheit neigt.

Die Beurteilung, ob die Voraussetzungen des § 26 StVO vorliegen, obliegt im konkreten Fall immer dem Einsatzlenker. Hat er zu dieser Beurteilung keine Standards als Hilfe, die im besten Fall bereits bei der Notrufbearbeitung durch die Leitstelle anzulegen sind, so ist die Entscheidung für ihn denkbar schwierig, vor allem, weil er sie auch innerhalb weniger Sekunden ab Kenntnis vom Notfallgeschehen zu treffen hat. Stehen diese Standards jedoch zur Verfügung, wie im beschriebenen Fall im Rahmen des Niederösterreichischen Rettungsdienstes, so ist es für den Einsatzlenker leichter, die Beurteilung der Dringlichkeit des Einschreitens zu treffen. Wenn er sich nach der Einstufung der Leitstelle richtet, die auf Grund von Standards ermittelt wurde, so ist er aus rechtlicher Sicht jedenfalls auf der sicheren Seite.

Hat der Fahrer die Entscheidung zur Verwendung der Einsatzwarnzeichen getroffen, so ist er aber nicht von jeglichen Verboten und Beschränkungen im Straßenverkehr befreit. Das Gesetz sagt bereits, dass er weder Personen gefährden noch Sachen beschädigen darf. Es gelten auch für den Einsatzfahrer bei seiner Fahrt gewisse Schranken, diese sind jedoch nicht so starr festgelegt wie für den normalen Verkehrsteilnehmer. Ein Beispiel ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Ist eine Geschwindigkeit von 70 km/h verordnet, so kann eine Überschreitung dieser Grenze sehr leicht festgestellt werden. Der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges ist bei seiner Einsatzfahrt jedoch nicht an diese Schranke gebunden. Wann jedoch eine Gefährdung von Personen vorliegt, ist jedoch schon etwas schwieriger festzustellen. Im einen Fall kann eine gefahrene Geschwindigkeit von 100 km/h durchaus legitim sein, im anderen Fall kann sie bereits die Schranke des § 26 Abs 1 StVO überschreiten. Es kommt folglich sehr stark auf die genauen Umstände des Einzelfalles an. Der anzuwendende Beurteilungsmaßstab unterscheidet sich von einem „normalen“ Straßenverkehrsgeschehen. Während sonst die Maßfigur des mit den rechtlich geschützten Werten angemessen verbundenen, besonnenen und einsichtigen Autofahrers herangezogen wird, ist der Sorgfaltsmaßstab für einen Einsatzlenker ein anderer. Hier ist als Maßfigur der mit den rechtlich geschützten Werten angemessen verbundene, besonnene und einsichtige Einsatzfahrer heranzuziehen. Wie mehrfach erwähnt, nimmt der Gesetzgeber bei einer

Einsatzfahrt ein höheres Risiko als sonst im Straßenverkehr in Kauf. Dies spiegelt sich auch beim Sorgfaltsmaßstab wieder. Auch hier wird ein höheres Risiko noch nicht als sorgfaltswidrig beurteilt.

Was passiert, wenn der Lenker eines mit Blaulicht und Folgetonhorn ausgestatteten Fahrzeuges, diese Signale widerrechtlich verwendet, oder wenn der Lenker eines Fahrzeuges, das gar nicht mit solchen Vorrichtungen ausgestattet ist, diese anbringt und verwendet, ist strittig. Wie ich bereits erläutert habe, stellt es sich für mich schlüssiger dar, dass eine Strafbarkeit nach dem Strafrecht zuzuordnendem Notzeichengesetz ausscheidet. Eine Strafbarkeit nach dem Verwaltungsrecht ist jedoch jedenfalls gegeben.

In den vielen Gesprächen, die ich zur Vorbereitung dieser Arbeit mit Führungspersönlichkeiten, aber auch mit einfachen Mitarbeitern von Einsatzorganisationen führte, hat sich mir das Bild gezeigt, dass mit dem Thema „Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn“ oftmals sehr leger umgegangen wird. Dies betrifft vor allem die freiwilligen Einsatzorganisationen, soll jedoch keine Generalverurteilung sein, da es auch in diesen Bereichen äußerst positive Ausreißer gibt. Die grundlegende Problematik ist meist, dass im ersten Teilbereich des Notfallablaufes, der die Einsatzorganisationen betrifft, nämlich in der den Notruf entgegennehmenden Notrufleitstelle, die eigentlich erforderlichen Strukturen zur Abarbeitung von Notrufen fehlen. Hier sollte grundsätzlich die Dringlichkeit eines jeden Notfalles nach objektiven Kriterien eingestuft werden. Wie dies funktionieren könnte sieht man am Beispiel der Leitstelle von „Notruf NÖ“, der für das Bundesland Niederösterreich die Notrufe 140, 141 und 144 betreut. Dies wurde in dieser Arbeit beim Bereich Rettungsdienst näher dargestellt. Nur durch die Kategorisierung eines jeden Notfalles können dem Fahrer einer Einsatzressource die notwendigen Informationen weitergegeben werden, um beurteilen zu können, ob er die Sonderregelungen des § 26 StVO in Anspruch nehmen darf. Die von Notruf NÖ erteilte Empfehlung, ob auf der Anfahrt zum Einsatzort Sondersignale verwendet werden sollen oder nicht, bilden für den Fahrer einen weiteren Anhaltspunkt für seine Entscheidung.

Leider fehlt in diesem Zusammenhang auch oftmals das Bewusstsein der Fahrer, welches höhere Risiko sie für sich selbst, ihre Kollegen im Fahrzeug und die anderen Verkehrsteilnehmer eingehen, wenn sie Sondersignale verwenden, und dieses Risiko in weiterer Folge mit dem Nutzen aus der Verwendung von Sonderrechten abgewogen werden muss, nämlich des rascheren Eintreffens am Notfallort. Nüchtern betrachtet ist dies der einzige Nutzen, der aus der Verwendung von Einsatzwarnzeichen resultiert. Dieser Vorteil ist jedoch oftmals minimal, je nach Länge des Anfahrtsweges und der Verkehrssituation oft sogar im Bereich unter einer Minute. Denkt man den Gedanken weiter, muss man sich fragen, bei wie vielen Notfallsituationen diese eine Minute des früheren Eintreffens überhaupt entscheidend ist und ob man dadurch einen entscheidenden Vorteil zur Bewältigung der Notfallsituation schaffen kann.

Ich denke, dass hier die Trägerorganisationen, die Fahrzeuge zur Verwendung mit Blaulicht und Folgetonhorn unterhalten, gefordert sind, in Ausbildungen und Schulungen vermehrt auf dieses Problem hinzuweisen und die Sensibilität ihrer Fahrer zu schärfen, um unnötige Einsatzfahrten zu vermeiden und somit auch das davon ausgehende Risiko zu minimieren.

Doch auch in der Meinung der Bevölkerung wird ein Verstoß gegen die gegenständliche Norm oftmals als Kavaliersdelikt abgetan. Hier wird meist in den Vordergrund gerückt, dass die meisten Einsatzlenker ehrenamtliche Mitarbeiter der Einsatzorganisationen sind und dies als

Entschuldigungsgrund für das Fehlverhalten zugelassen. So sehr löblich und gesellschaftlich notwendig ehrenamtliches Engagement ist, darf das Ehrenamt nicht als Ausrede. Auch ein freiwilliger Mitarbeiter hat die gleichen Pflichten wie ein beruflicher Mitarbeiter.

Zuletzt sollten sich Einsatzfahrer bewusst sein, dass ein Unfall bei der Anfahrt zum Notfallort nicht nur großes Leid und immensen Schaden, sowohl bei den Unfallgegnern, als auch bei den Kollegen im eigenen Fahrzeug verursachen kann, sondern einem am wenigsten nützt, nämlich dem Betroffenen des Notfallgeschehens, zu dem er eigentlich unterwegs war.

XI. Abkürzungsverzeichnis

AB	Ausschussbericht
ABI	Abschnittsbrandinspektor
Abs	Absatz
ADBG	Anti-Doping-Bundesgesetz
AMPDS	Advanced medical priority dispatch system
Anm.	Anmerkung
arg.	argumento (folgt aus)
Art	Artikel
BA	Bachelor
BG	Bezirksgericht
BGBI.	Bundesgesetzblatt
Bl.	Blatt, Blätter
BlgNR	Beilage zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
B-VG	Bundesverfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
Dr.	Doktor
E	Entscheidung
EB	Erläuternde Bemerkung zur Regierungsvorlage
EBL	EinsatzBlaulicht
Erläut	Erläuterung
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EvBl	Evidenzblatt der Rechtsmittelentscheidung in Österreichische Juristen-Zeitung
f	folgender
ff	fortfolgende
FPG	Fremdenpolizeigesetz
FSG	Führerscheingesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GP	Gesetzgebungsperiode
IAED	International academy of emergency dispatch
iVm	in Verbindung mit
JAB	Justizausschussbericht
KDV	Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung
KFG	Kraftfahrgesetz
KFZ	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km/h	Kilometer pro Stunde
KTW	Krankentransportwagen
LED	light-emitting-diode (lichtemittierende Diode)
Lfg.	Lieferung
LG	Landesgericht
LGSt	Landesgericht für Strafsachen
lit	litera
LKW	Lastkraftwagen
LL.M.	Master of Laws

MA	Master
Mag.	Magister
mwH	mit weiteren Hinweisen
NGO	nongovernmental organization (Nichtregierungs-Organisation)
NÖ FG	Niederösterreichisches Feuerwehrgesetz
NÖ RDG	Niederösterreichisches Rettungsdienstgesetz
NÖ	Niederösterreich
NotZG	Notzeichengesetz
NPSG	Neue Psychoaktive Substanzen Gesetz
Nr.	Nummer
o.Univ.Prof.	ordentlicher Universitätsprofessor
OGH	Oberster Gerichtshof
OLG	Oberlandesgericht
öGERN	Österreichische Gesellschaft für Ethik und Recht in der Notfall- und Katastrophenmedizin
PKW	Personenkraftwagen
Rdb	MANZ Rechtsdatenbank
RIS	Rechtsinformationssystem
RTW	Rettungstransportwagen
RV	Regierungsvorlage
RZ	Österreichische Richterzeitung
Rz	Randzahl
SanG	Sanitätergesetz
SEF	Sicherer Einsatzfahrer
SMG	Suchtmittelgesetz
SOS	Notsignal (Abkürzung strittig)
SPG	Sicherheitspolizeigesetz
StGB	Strafgesetzbuch
StGBI.	Staatsgesetzblatt für die Republik Österreich
StPolG	Straßenpolizeigesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
STVO-ON	Straßenverkehrsordnung Online
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Deutschland)
t	Tonne
TS	Tagessatz
USA	United States of Amerika (Vereinigte Staaten von Amerika)
vgl.	vergleiche
VStG	Verwaltungsstrafgesetz
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WK StGB	Wiener Kommentar zum StGB
Z.	Ziffer
z.B.	zum Beispiel
ZVR	Zeitschrift für Verkehrsrecht

XII. Literaturverzeichnis

Altmann/Jacob, II. Band (1930)

Binder/Trauner, Öffentliches Recht – Grundlagen (Lehrbuch)³(2014)

Boltz, Der Begriff der Gesundheit im österreichischen Strafrecht, Wiener klinische Wochenschrift 91 (1969)

Burgstaller, Gesetzwidrige Verwendung des an einem Einsatzfahrzeug ordnungsgemäß angebrachten "Blaulichts" und § 1 NotzeichenG, RZ 2009

Burgstaller/Fabrizy in *Höpfel/Ratz*, WK2 StGB (Stand 1.8.2016, rdb.at)

Clawson/Dernocoeur/Rose, Die Grundsätze der medizinischen Notfalldisposition⁴, 2009

Dittrich/Stolzlechner, Österreichisches Straßenverkehrsrecht, 21. Lfg (1987)

Glassl, Der Missbrauch von Notzeichen und Notmeldungen, ZVR 1963

Grubmann, Kommentar zur StVO (2015)

Grundtner, Noch einmal: Zivilstreifen, ZVR 1993, 70

Grundtner, StVO, 14. Lfg. 2008

Grundtner, Zivilstreifen, ZVR 1992, 321

Halmich, Feuerwehr - Polizei - Rettung, ZVR 2013/71

Halmich, Recht für Sanitäter und Notärzte² (2016)

Hellbling, Kommentar zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen II 56

Jescheck, Lehrbuch des Strafrechtes - Allgemeiner Teil³(1978)

Keplinger/Pühringer, Sicherheitspolizeigesetz/Polizeiausgabe¹³ (2012)

Kienapfel, Strafrecht - Allgemeiner Teil³ (1985)

Leukauf/Steininger, Strafrechtliche Nebengesetze² (1984)

Messiner, Geschwindigkeitskontrollen durch Zivilstreifen, ZVR 1992, 361

Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband, Feuerwehr Basiswissen (2014)

Novak, Österreichisches Straßenverkehrsrecht – Krafftfahrrecht, 79.Lfg (2016)

Österreichisches Rotes Kreuz, "Sicherer Einsatzfahrer" - Rahmenvorschrift über die Ausbildung für den Fahrdienst des Österreichischen Roten Kreuzes (2013)

Österreichisches Rotes Kreuz, Landesverband Niederösterreich - Leitfaden „Der Transportbericht“ (2008)

Pürstl, StVO¹² (2007)

Pürstl, StVO-ON^{14.01} (Stand 1.2.2017, rdb.at)

Pürstl/Sommereder, StVO¹¹ (2003)

Tippel, Einsatzfahrzeuge und das rote Ampellicht, ZVR 1980

Walter/Mayer, Grundriß des Verwaltungsverfahrenrechts⁴ (1987)

Weber, Einsatzfahrzeug und Straßenverkehrsrecht, ZVR 1988

Wiederin, Nochmals: Zivilstreifen und Geschwindigkeitsbeschränkungen, ZVR 1993, 65