

II. Risikolehre

Sämtliche nachfolgenden Diagramme, Schaubilder und Tabellen beziehen sich auf Einsatzfahrten der drei Organisationen Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste, die mit Sondersignalen (Blaulicht allein oder Blaulicht + Einsatzhorn) durchgeführt wurden. Die zugrunde liegenden statistischen Zahlen beruhen auf dem Forschungsbericht der BAST zu deren Forschungsprojekt 8933 (vgl. dazu *Unterkofler/Schmiedel*) sowie den Ergebnissen des Forschungsprojektes „Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten“ der Hochschule der Sächsischen Polizei und des IVV Bautzen. Die beiden letztgenannten Institutionen hatten in den Jahren 2002 bis 2004 im ganzen Bundesgebiet mehr als 700 Einsatzfahrer aus Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten mittels eines standardisierten Fragebogens über Unfallereignisse und Unfallrisiken bei deren Einsatzfahrten befragt. Selbstverständlich wären die Ergebnisse dieser beiden Untersuchungen unter gleichartigen Einsatzbedingungen auch auf sämtliche anderen Einsatzorganisationen übertragbar, die Einsatzfahrten unter Nutzung von Sonderrechten und Wegerecht durchführen.

Das generelle Unfallrisiko bei Einsatzfahrten ist im Rahmen der genannten und von der BAST in Auftrag gegebenen Studie bereits eingehend untersucht worden, befindet sich jedoch mit dem letzten Erfassungsjahr von 1991/1992 bereits nicht mehr auf einem aktuellen Stand (nähere Angaben zu Anlass und systematischer Vorgehensweise in der Studie von *Unterkofler/Schmiedel*, S. 3). Allein für das Gebiet der Altbundesländer, auf das sich die vorliegende Datenlage begrenzt, wurde auf der Grundlage von Hochrechnungen mit jährlich ca. 3.500 Verkehrsunfällen von Rettungsfahrzeugen im Einsatz gerechnet (*Unterkofler/Schmiedel*, S. 12, auch zum Folgenden). Diese absolute Zahl relativiert sich in den zu erwartenden Unfallfolgen auf ca. 50 Unfälle mit Schwerverletzten und 14 Unfälle mit Getöteten, wobei statistisch bei 272.000 Einsatzfahrten unter Nutzung von Sondersignalen mit einem Verkehrsunfall mit Todesfolge zu rechnen ist. Setzt man diese Zahlen ins Verhältnis mit dem allgemeinen Unfallrisiko von Fahrten mit Rettungsfahrzeugen ohne Nutzung von Sondersignalen, so ergibt sich bei Nutzung von Sondersignalen laut *Unterkofler/Schmiedel* ein vierfach erhöhtes Risiko, in einen Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang verwickelt zu werden, und ein achtfach erhöhtes Risiko für die Beteiligung an einem Verkehrsunfall mit Schwerverletzten.

Die übergreifende Feststellung, dass es sich bei Einsatzfahrten der Einsatzorganisationen um eine besonders gefahrgeneigte Tätigkeit handelt, die gegenüber „Normalfahrten“ ohne Einsatzbedingungen und Nutzung der §§ 35, 38 StVO mit deutlich erhöhten Unfallrisiken verbunden ist, wird auch

aus den USA bestätigt. Dort untersuchten *Grant/Merrifield* im Jahr 2011 in den Bundesstaaten der USA Verkehrsunfälle mit Einsatzfahrzeugen des Rettungsdienstes und stellten im Ergebnis ein erhöhtes Unfallrisiko für schwere Verkehrsunfälle für das Einsatzpersonal und die Patienten fest (*Grant/Merrifield*, S. 5). Allerdings stellten die beiden Forscher ebensolche Forschungslücken in der Datenbasis fest, wie sie in Deutschland seit Jahrzehnten existieren (*Grant/Merrifield*, S. 57). Es ist dem Bundesverkehrsministerium vor diesem Hintergrund der weiterhin fortbestehenden Forschungslücke dringend anzuraten, sein Forschungsinstitut, die BAST, mit einer Neuauflage der Studie unter den aktuellen Bedingungen heutiger Einsätze zu beauftragen.

1. Unfallursachen bei Einsatzfahrten mit Sondersignalen

Als Fehlerquellen für die Ursachen von Unfällen bei Einsatzfahrten kommen grundsätzlich der „Fehlerfaktor Mensch“ sowie als zwei weitere Quellen die im Verkehrsraum und in der Fahrzeugtechnik durch die Fahrer wahrzunehmenden und zu bewältigenden Risiken infrage.

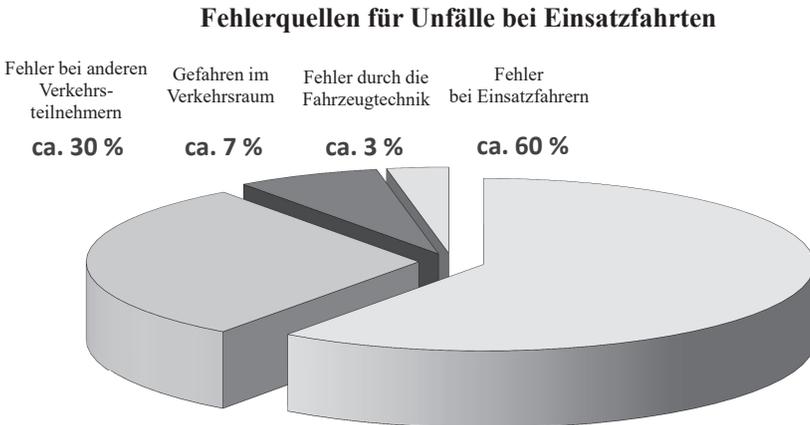


Abb.2 Fehlerquellen für Unfälle bei Einsatzfahrten

1.1 Quellen der Unfallursachen

Nach allen allgemeinen Unfallstatistiken der vergangenen Jahre zeichnet der Fehlerfaktor Mensch regelmäßig für die Verursachung von mehr als 90 % aller Verkehrsunfälle statistisch verantwortlich. Gefahrenfaktoren im Ver-

kehrsräum wie z. B. Glätte sind zwar oft mitursächlich für das konkrete Entstehen von Risiko- und Unfallsituationen, hauptursächlich ist jedoch zumeist ein nicht angepasstes Fahrverhalten zumindest eines der beiden Unfallsbeteiligten. Verifizierbare Daten sind lediglich für die jährlich ca. 2,6 Mio. polizeilich erfassten Unfälle (nach den Angaben des Deutschen Statistischen Bundesamtes, jeweils jahresaktuell abzurufen unter www.destatis.de) vorhanden. Spezialauswertungen für Verkehrsunfälle mit Einsatzfahrzeugen sind nur spärlich bei einzelnen Einsatzorganisationen vorhanden. Die darin gewonnenen Erkenntnisse werden regelmäßig nicht allgemein veröffentlicht und können nur beschränkt auf andere Einsatzorganisationen übertragen werden. Die obige Darstellung beruht auf einer Schätzung des IVV Bautzen auf der Grundlage bisheriger Unfallauswertungen aus den letzten Jahrzehnten (ähnlich *Bockting*, S. 41, sowie Untersuchungen aus Hamburg: Bürgererschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 20/6719; aus Thüringen: Landtag Thüringen, LT-Drs. 5/5070, S. 2; aus Sachsen: Sächsischer Landtag, LT-Drs. 4/15279, S. 1, und aus Niedersachsen: Niedersächsischer Landtag, LT-Drs. 16/1729, S. 5).

Allgemein sind die Grenzen der menschlichen Informationsverarbeitung zu beachten, die insbesondere bei der generellen Stresssituation einer Einsatzfahrt in den persönlichen Grenzbereich verschoben sein können. Die Ausdehnung dieses Grenzbereichs richtet sich bei Einsatzfahrerinnen und Einsatzfahrern auch nach körperlicher, geistiger und seelischer Tagesform.

Mannigfache Probleme können auftreten durch:

- Nachlässigkeit der Einschätzung der Gesamtproblematik durch Einsatzfahrerinnen und Einsatzfahrer und -organisation,
- fehlende Bereitschaft zum Perspektivwechsel bei Einsatzfahrern,
- Unterschätzung der Verkehrssituationen durch Einsatzfahrerinnen und Einsatzfahrer,
- mangelnde Aufmerksamkeit bei anderen Verkehrsteilnehmern,
- Ablenkung anderer Verkehrsteilnehmer durch störende Einflüsse (z. B. Soundanlage im Auto, mp3-Player im Ohr).

1.2 Fehlerquellen im Fahrverhalten von Einsatzfahrern

An erster Stelle der möglichen Fehlerquellen sind die persönlichen Voraussetzungen des Einsatzfahrers einerseits als persönliche und fachliche Kompetenzen und andererseits als Risikofaktoren zu hinterfragen. Beide Grup-

pen von Faktoren bringt jeder individuelle Fahrer in seinen dienstlichen Alltag mit ein.

Eine erste Voraussetzung für das sichere Absolvieren von Einsatzfahrten ist die auf der Grundlage der Fahrbefähigung durch theoretische und praktische Fahrausbildung erworbene allgemeine Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen und ggf. speziell derjenigen für spezifische Einsatzfahrzeuge, die nicht der Fahrerlaubnisklasse B gem. § 6 Abs. 1 FeV unterliegen. Fahrer von Einsatzfahrzeugen verfügen zunächst über eine allgemeine Fahrerlaubnis, die nach § 2 Abs. 1 StVG i.V.m. §§ 2, 4, 6 FeV für bestimmte Fahrerlaubnisklassen erteilt wurde. Darüber hinaus benötigt ein Einsatzfahrer regelmäßig eine organisationsinterne Ausbildung, ggf. aber auch lediglich eine Zulassung zu Einsatzfahrerinnen und **Einsatzfahrern**, ehe er eine Einsatzfahrt im realen Einsatzgeschehen absolvieren darf. Diese spezifische Ausbildung wird jedoch nicht in allen Organisationen angeboten, was in den derart nachlässig arbeitenden Organisationen als ein deutliches strukturelles, aber auch persönliches Defizit auch in der rechtlichen Bewertung von Unfallgeschehen angesprochen werden muss.

Fehler beim Überholen	Sonstige Fehler
Rechts überholen	Fahren entgegen Fahrtrichtung
Überholen ganz auf der Gegenfahrspur	Keine Reduzierung der Geschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> • bei roter LZA • bei Missachtung der Vorfahrt/des Vorrangs • bei unübersichtlicher Verkehrslage im Sinne von § 3 Abs. 1 S. 2 StVO
Überholen bei unklarer Verkehrslage	Falsche Anzeige der Fahrtrichtung

Merke: Geübtes Fahrzeughandling vermeidet Fahrfehler!

Die vorgenannte Aufzählung ist beispielhaft und in ihren Ergebnissen protokolliert nach den Aussagen von Einsatzfahrern während der Schulungsveranstaltungen des Verfassers bei Feuerwehr, Rettungsdiensten, Polizei und Zoll. Nur bestens aus- und fortgebildete Einsatzfahrer verhalten sich in Risikosituationen souverän. Aufgrund ihres Erfahrungsschatzes gelingt es ihnen, kritische Situationen bereits im Voraus zu erahnen und eine erfolgversprechende Lösungsstrategie zu praktizieren.



Abb.3

Benötigte Fähigkeiten von Einsatzfahrern

- Charakterliche Besonnenheit
- Praktische Fahrerfahrung
- Gesunde Fahrmotivation
- Souveränes Fahrzeughandling
- Körperliche Fitness
- Wissen um Unfallrisiken und Rechtsgrundlagen
- Geistige und seelische Ausgeglichenheit

1.3 Kritische Fahrsituationen bei Einsatzfahrten

Kritische Fahrsituation bei Einsatzfahrten

- Überfahren von roter LZA
- Einfahren in den fließenden Verkehr
- Vorfahrtsituationen an Kreuzungen ohne LZA
- Vorfahrtsituationen „rechts vor links“
- Überholvorgang im Stau
- Überholvorgang vor roter LZA
- Überholvorgang auf gerader Strecke (einspurig)
- Überholvorgang in der Kurve
- Überholvorgang auf gerader Strecke (zweispurig)

Kritische Fahrsituationen treten z. B. im Rettungsdienst durchschnittlich alle 19 Sekunden während der Anfahrten zum Einsatzort auf, mit der Folge, dass sich auch ca. zwei Drittel aller Unfälle bei Einsatzfahrten während dieser Anfahrten ereignen (vgl. dazu *Unterkofler/Schmiedel*). Als Ursache kann der besondere Stress während einer solchen Anfahrt vermutet werden, der aus einer durch einen selbst auferlegten zeitlichen Faktor bedingt riskanten Fahrweise sowie der Ungewissheit über die Begleitfaktoren des kommenden Einsatzes resultieren könnte.

Die meisten kritischen Fahrsituationen bei Einsatzfahrten ergeben sich im Rahmen von Überholvorgängen.

Wer bei einer Einsatzfahrt schneller fahren möchte als ein vor ihm fahrendes Fahrzeug, der muss dieses überholen. Überholvorgänge bergen allerdings Unfallrisiken, weil eine zuvor gleichförmige Fahrweise für eine keineswegs triviale Fahrhandlung unterbrochen werden muss. In der Verkehrsunfallbilanz der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle mit Personenschäden rangierte die Unfallursache „Fehler beim Überholen“ für das Jahr 2021 mit 11.055 Verkehrsunfällen bundesweit an achter Stelle.

Es gibt ihrem Grad der Gefährlichkeit nach drei Arten von Überholvorgängen, relativ ungefährliche, gut kalkulierbare und riskante. In allen drei Arten muss nicht nur das Fahrverhalten von Überholenden und Überholten im Voraus kalkuliert werden, sondern vielfach auch noch entgegenkommende, kreuzende und einmündende Verkehrsteilnehmende. Dabei ist nicht nur das Verhalten von Menschen zu berücksichtigen, sondern auch noch Berechnungen zur Fahrphysik und die Beurteilung von Umweltbedingungen. Zwar bilden die Fahrerfahrungen der Einsatzfahrerinnen und Einsatzfahrer einen soliden Grundstock für die Fahrsicherheit, aber auch die aktuelle körperliche Fitness und die Fähigkeiten zur Wahrnehmung sind ebenso zu berücksichtigen wie die Tageszeit, die Verkehrslage und die Witterungsbedingungen. Vor dem Hintergrund, dass die meisten Fahrzeugführenden offensichtlich „nach Gefühl“ fahren und nicht intensiv über einzelne Fahrvorgänge nachdenken, sind erfolgreiche Überholvorgänge in dem Sinne, dass nicht nur kein Unfall geschehen ist, sondern auch keine Gefährdung oder Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer eingetreten ist, vielfach nur Glückssache.

Die wichtigsten Überholvorschriften und Überholverbote, von denen bei Einsatzfahrten die Vorschrift des § 35 StVO befreien muss, finden sich leicht erkennbar an dessen Überschrift in § 5 StVO, aber auch die das Überholen ausdrücklich verbietenden Vorschriftzeichen 276, 277 und 277.1 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO sind dabei zu beachten. Zudem existieren auch noch sogenannte „faktische Überholverbote“ wie z. B. die Fahrstreifenbegrenzung

(Zeichen 295, „durchgezogene Linie“), die bekanntlich auch bei Überholvorgängen nicht überfahren werden darf. Ein weiteres und oft vernachlässigtes faktisches Überholverbot ist in § 3 StVO zu finden, nämlich die Tatsache, dass während eines Überholvorganges die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden darf. Und auch die besondere Schutzvorschrift des § 3 Abs. 2a StVO, wonach die eigene Fahrgeschwindigkeit bei der Annäherung an Kinder, hilfsbedürftige und ältere Menschen zwingend vermindert werden muss, läuft dem Ansinnen zu überholen diametral entgegen. Von dieser Schutzvorschrift kann auch § 35 StVO nicht befreien, weil es systemwidrig wäre, während Einsatzfahrten die drei am meisten schützenswerten Gruppen von Verkehrsteilnehmern besonders gefährden zu dürfen.

Übrigens gibt es auch noch weitere Überholverbote in der StVO, wie das an Bahnübergängen (§ 19) und das gegenüber Omnibussen, die sich mit Warnblinklicht einer Haltestelle nähern (§ 20). Man könnte meinen, der Ordnungsgeber möchte das Überholen gänzlich verbieten. Das stimmt allerdings nicht; denn er möchte diese besonderen Fahrvorgänge nur so sicher wie möglich gestaltet wissen und dieses Ziel gilt insbesondere im Rahmen von Einsatzfahrten.

1.4 Fehlreaktionen im Fahrverhalten anderer Kraftfahrzeugführer

Typische Fehlreaktionen anderer Kraftfahrzeugführer

- Keine Reaktion wegen fehlender Wahrnehmung des Einsatzfahrzeugs (z. B. infolge Ablenkung)
- Abrupter Bremsvorgang
- Beschleunigen bei Herannahen des Einsatzfahrzeugs
- Zunächst beschleunigen mit kurz darauffolgendem abruptem Bremsvorgang
- Behinderung der Bildung einer Rettungsgasse
- Wechseln in die Fahrspur des Einsatzfahrzeugs
- Keine Ausweichreaktion
- Einschalten der Warnblinkanlage statt Blinker rechts/links

Andere Fahrzeugführer können planmäßig im Regelfall ausschließlich während ihrer Führerscheinausbildung mit dem korrekten Verhalten gegenüber Einsatzfahrzeugen im Einsatz und auch nur in der Fachtheorie vertraut gemacht werden. Begegnungen mit Einsatzfahrzeugen während einer tatsächlichen Einsatzfahrt geschehen in der praktischen Fahrausbildung nur zufällig. Einsatzfahrer müssen daher ständig mit Fehlverhal-

ten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen und auf deren unorthodoxe Reaktionen vorbereitet sein.

1.5 Fehlreaktionen anderer Verkehrsteilnehmer

Auch andere Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger, Radfahrer, Sportler auf Inline-Skates oder spielende Kinder, können während ihrer Wege mit einem Einsatzfahrzeug im Blaulichteinsatz konfrontiert werden. Neuerdings treten sogar noch die Fahrer von E-Scootern, die sich in ihrem Fahrverhalten als Kraftfahrzeugführer nach den Regelungen der EKFV und den Regeln der StVO richten müssen, gefahren erhöhend hinzu. Bei vielen dieser Verkehrsteilnehmer kann nicht einmal das theoretische Führerschei- nissen vorausgesetzt werden, weil eine Fahrerlaubnis nie erworben wurde. Einsatzfahrer müssen auch darauf vorbereitet sein, dass hinsichtlich der allgemeinen Verhaltensregeln völlige Unkenntnis oder gar Ignoranz vorliegt. Sie müssen z. B. damit rechnen, dass ein Fußgänger, der angestrengt mit seinem Smartphone beschäftigt ist (sogenannte „Smombies“ = Smartphone-Zombies) unvermittelt die Fahrbahn betritt, weil er infolge seiner Ablenkung das herannahende Einsatzfahrzeug nicht bemerkt hat.

Einsatzfahrer dürfen sich nach alledem prinzipiell nicht auf das verkehrsgerechte Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer verlassen. Der Vertrauensgrundsatz des § 1 Abs. 1 StVO ist für Einsatzfahrer, was nicht oft genug betont werden kann, de facto außer Kraft gesetzt.

Besonders Kinder im Vorschulalter erleben ihre Umgebung noch ganz anders als Erwachsene, weil ihnen, bedingt durch ihre geringe Körpergröße, noch der notwendige Überblick über das Verkehrsgeschehen fehlt. Insbesondere aus diesem Grund müssen Einsatzfahrer auch bei Einsatzfahrten ihre Fahrweise auf der Grundlage von § 3 Abs. 2a StVO den darin genannten drei Gruppen schwächerer Verkehrsteilnehmer anpassen.

§ 3 StVO – Geschwindigkeit

(2a) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Gegenüber Kindern bestehen gemäß § 3 Abs. 2a StVO besondere Sorgfaltpflichten. Diesen gegenüber muss sich ein Fahrzeugführer, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereit-

schaft, so verhalten, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist. Diese Fassung des Gesetzestextes begründet zusätzlich eine Anscheinsbeweislage, die für Kinder und gegen den Fahrzeugführer streitet. Allein die Anwesenheit von Schulkindern auf dem rechten Bürgersteig und die Nähe einer als Überquerungshilfe gedachten Verkehrsinsel zwingen zu besonderer Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsverringerung (*OLG München*, Urt. v. 31.07.2015, Az.: 10 U 4733/14, juris). Diese juristische Bewertung gilt auch für Einsatzfahrer, da sie diese Regelung des Gefährdungsausschlusses stets zu berücksichtigen haben, wenn nicht direkt gem. § 3 Abs. 2a StVO, dann zumindest indirekt im Rahmen des § 35 Abs. 8 StVO.

Auch wenn sich ein älterer Mensch als Fußgänger am Straßenrand erkennbar in Richtung eines Fußgängerüberwegs bewegt, muss ein Kraftfahrer jederzeit damit rechnen, dass der ältere Mensch unvermittelt den Fußgängerüberweg betritt, ohne auf das weitere Verkehrsgeschehen zu achten. Für die unfallursächliche Verletzung der Pflichten aus § 3 Abs. 2a StVO durch den Kraftfahrer spricht ein Anscheinsbeweis (*LG Saarbrücken*, Urt. v. 09.07.2010, Az.: 13 S 50/10, juris).

2. Unfallkategorien nach schwersten Unfallfolgen

Die Polizei kategorisiert Verkehrsunfälle nach den jeweils schwersten Unfallfolgen, weil diese Einteilung im Rahmen einer Strategie zur Bekämpfung von Unfällen hilfreich ist, um Unfallhäufungspunkte im Verkehrsraum zu erkennen. Auch Unfälle mit Einsatzfahrzeugen fallen in diese Kategorien, sodass allgemeine Schwerpunkte für Unfallrisiken im Rahmen von Einsatzfahrten erkannt werden können.

Kategorien bei Unfällen mit Personenschäden	Kategorien bei Unfällen mit Sachschäden
Kat 1 – Unfall mit Getöteten	Kat 4 – Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
Kat 2 – Unfall mit Schwerverletzten	Kat 5 – Sonstiger Unfall mit Sachschaden
Kat 3 – Unfall mit Leichtverletzten	Kat 6 – Sachschadenumfälle mit Alkohol

Kommt es während einer Einsatzfahrt zu einem Unfall mit dem Einsatzfahrzeug oder zu einem indirekt durch das Einsatzfahrzeug hervorgerufenen Unfall, den die Einsatzfahrer wahrnehmen, gelten die gesetzlichen Pflichten für das Verhalten nach einem Unfall (insbesondere § 34 StVO). Demnach ist nach dem unverzüglichen Anhalten zunächst Verletzten Hilfe zu leisten und die Unfallstelle u.a. mit Warnblinklicht und Blaulicht abzusichern.

3. Örtliche Verteilung der Unfallschwerpunkte bei Einsatzfahrten mit Sondersignalen

Die wichtigsten Unfalldaten, die neben der Polizei auch von Einsatzfahrern zu Beweis Zwecken festgehalten werden sollten, sind:

- Datum des Unfalls
- Zeit des Unfalls
- Straßenzustand (z. B. trocken, nass, glatt)
- Lichtverhältnisse (Tageslicht, Dämmerung, Dunkelheit)
- Personalien der Unfallbeteiligten (Name, Geburtsdatum, Wohnort)
- Art der Verkehrsbeteiligung der Unfallbeteiligten (z. B. Radfahrer)
- Genauer Unfallort mit Ortslage (wenn möglich mit Kilometerstein bzw. GPS-Daten)
- Einfache Unfallskizze (mit Nordpfeil und eingezeichneten Verkehrszeichen)
- Unfallfotos (möglichst mit der Unfallendstellung aus unterschiedlichen Blickwinkeln, Fotos mit der Auflösung moderner Smartphones genügen für die Einschätzung der Verkehrssituation)

3. Örtliche Verteilung der Unfallschwerpunkte bei Einsatzfahrten mit Sondersignalen

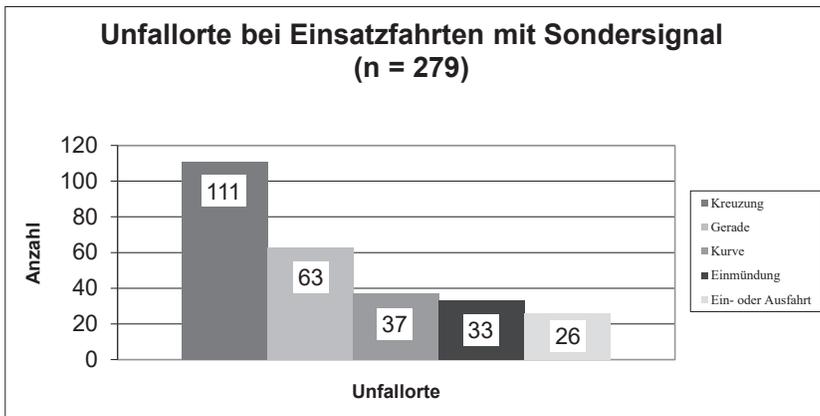


Abb.4 Unfallorte bei Einsatzfahrten mit Sondersignal (n = 279)