



Fotos: Keystone, Archiv 118swissfire.ch, Markus Heinzer und zVg

Dringliche Einsatzfahrten

# Ankommen ist das Ziel

Zur Erfüllung angeordneter Aufträge sind die Feuerwehr, Rettungssanität und Polizei auf besondere Vorrechte angewiesen. Dabei stehen die Einsatzkräfte im Rahmen ihrer Pflichterfüllung oft unter erheblichem Zeitdruck. Kurze Anmarschzeiten können sich positiv auf die Ereignisse auswirken (Gefahrenabwendung, Schadensverminderung). Im Wissen darum hat der Gesetzgeber für besondere Vorrechte gesorgt, um das Ziel der dringlichen Fahrt möglichst schnell erreichen zu können.

Gleichzeitig wurden aber für die Inanspruchnahme dieser Vorrechte auch Leitplanken gesetzt, um Missbräuchen entgegenzuwirken sowie optimale Sicherheitsvorkehrungen zugunsten des normalen Verkehrsablaufs zu treffen.

Bei dringlichen Einsatz- bzw. Dienstfahrten müssen also unter Umständen besondere Risiken eingegangen und dabei auch Verkehrsregeln verletzt werden, hauptsächlich Geschwindigkeits- und Vortrittsregeln. Es ist eine Tatsache, dass dringliche Einsatzfahrten ein erhöhtes Risiko bergen (ca. 17-faches Unfallrisiko), sowohl für die Einsatzkräfte selber wie auch für die

anderen Verkehrsteilnehmer. Als Rechtfertigung dient der Schutz bestimmter Rechtsgüter, nämlich Leib und Leben sowie von Sachwerten. Bei der Ambulanz stehen die höchsten Rechtsgüter, Leib und Leben (inkl. die Organtransporte in spezifischen Fällen), und bei der Feuerwehr primär die Rettung von Personen, aber auch der Erhalt bzw. der Schutz von Sachwerten im Vordergrund. Für die Polizei gelten zudem weitere Aspekte, wie die Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit, Verfolgungsfahrten, Nachfahrmessungen oder Fahrten zum Schutz vergänglicher Spuren und deren Sicherung.

---

Bei Einsatzfahrten in der Nacht muss der Fahrer abwägen, ob das öffentliche Interesse (Auftragslage) dem privaten Interesse nach Nachtruhe vorgeht.

---

Im Zuge eines Ernstfalleinsatzes und der damit verbundenen dringlichen Dienstfahrt stehen folglich die konkreten Gefahren für Personen oder Sachwerte einer möglichen Gefährdung anderer Personen (Verkehrsteilnehmer) gegenüber. Das Einsatzrisiko darf deshalb in keinem Missverhältnis zum Einsatzziel stehen, was eine Frage der Verhältnismässigkeit ist.

## Sensibilisierung

Die Einsatzkräfte der Blaulichtorganisationen müssen sich der Gefahren im Verkehr bewusst sein, insbesondere aber derjenigen Gefahren bei dringlichen Einsatzfahrten. Sie müssen lernen und wissen, wie dienstliche Fahrten und insbesondere dringliche Einsatzfahrten unter Wahrung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, der



Die Frontleute der Blaulichtorganisationen benötigen ein Bewusstsein über die Gefahren im Verkehr, insbesondere derjenigen bei dringlichen Einsatzfahrten.

Der Fahrzeugführer eines vortrittsberechtigten Fahrzeugs kann mit der gebotenen Sorgfalt auch von Geschwindigkeitsvorschriften abweichen.



besonderen Vorbildfunktion und der besonderen Verantwortung durchzuführen sind.

Eine spezielle Ausbildung oder Prüfung für das Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn verlangt der Staat nicht. Der Staat regelt die dringlichen Dienstfahrten mit den «Weisungen für die Erteilung der Bewilligung zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn sowie deren Verwendung» vom 6. Juni 2005. Zur Erfüllung der hohen Anforderungen als Einsatzfahrer ist jedoch eine adäquate Aus- und Weiterbildung erforderlich.

Neben den traditionellen Schulungs- und Ausbildungsaktivitäten werden zukünftig

auch computerbasierte Ausbildungseinheiten eingesetzt; dies vielleicht schon bald an der Interkantonalen Polizeischule IPH in Hitzkirch, LU.

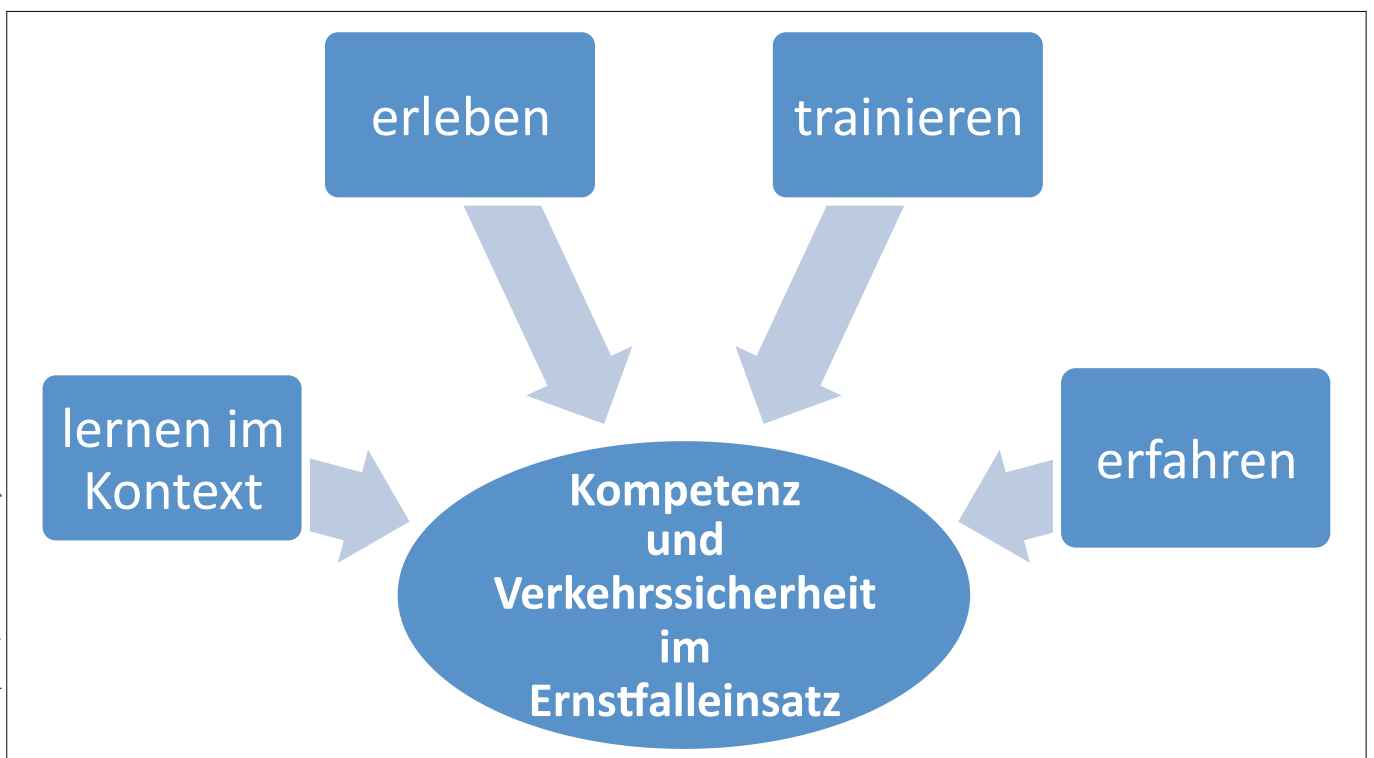
**Dringlichkeit**

Gemäss der Weisung des UVEK gelten als dringliche Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Der Begriff der Dringlichkeit ist eng

auszulegen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können.

Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Zur Erfüllung der hohen Anforderungen als Einsatzfahrer ist eine adäquate Aus- und Weiterbildung erforderlich, auch wenn mit gesundem Menschenverstand viel Sicherheit zu erreichen ist.



**Wahrnehmung der besonderen Vorrechte**

Wer sich auf eine dringliche Dienstfahrt begibt, nimmt paradoxerweise besonders ausgedehnte Rücksichtspflichten auf sich. Generell muss der Einsatzfahrer umso grössere Vorsicht walten lassen, je mehr er von den allgemeinen Verkehrsregeln abweicht.

Die besonderen Vorrechte erlauben:

- das Beanspruchen des besonderen Vortrittes
- das Abweichen von den allgemeinen Verkehrsregeln
- das Überschreiten der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten

Grundlegende Voraussetzungen dafür sind:

- Blaulicht und Wechselklanghorn müssen zusammen eingeschaltet sein!
- Besondere Warnvorrichtungen frühzeitig einschalten; die übrigen Strassenbenützer müssen rechtzeitig gewarnt werden und genügend Zeit haben, um dem vortrittsberechtigten Einsatzfahrzeug Platz zu machen

Bitte bedenken!

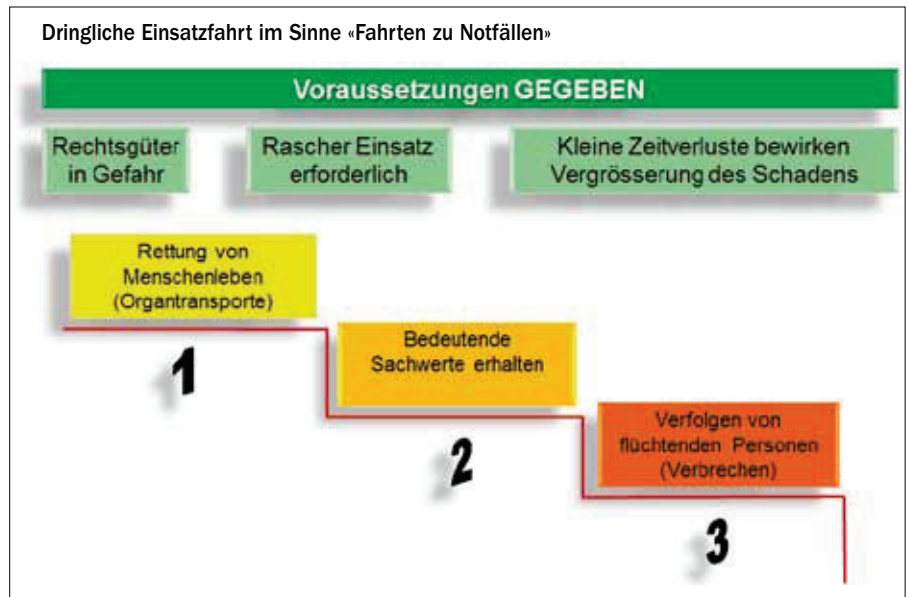
- Kann der Verkehrspartner reagieren? Auch ein gutwilliger und reaktionsbereiter Verkehrspartner kann sich nur dann richtig verhalten, wenn er die Möglichkeit hat, ein sich näherndes Einsatzfahrzeug rechtzeitig festzustellen, es genau zu lokalisieren und die Absichten des Lenkers zu erkennen. Fehlt ihm die Zeit dazu oder ist die Verkehrslage derart ungünstig, dass er nicht ausweichen kann, ist der Konflikt in der Regel unvermeidlich. Wenn Anzeichen bestehen, dass Verkehrsteilnehmer nicht oder falsch reagieren, darf das besondere Vortrittsrecht nicht beansprucht werden.

**Verwenden von Blaulicht und Wechselklanghorn**

Die besonderen Warnsignale dürfen nur verwendet werden, solange die Fahrt dringlich ist und die Verkehrsregeln nicht eingehalten werden können. Beispielsweise ist die Verkehrslage so ungünstig, dass ohne die Beanspruchung der besonderen Vorrechte eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.

**Nur mit Blaulicht unterwegs**

Zur Lärmvermeidung kann nachts die Betätigung des Blaulichts allein so lange angezeigt sein, als ein rasches Vorankommen ohne wesentliche Abweichung von den Verkehrsregeln möglich ist. Es gilt abzuwägen,



Die Fahrt muss – ausgenommen bei Einsatzfahrzeugen der Polizei – durch die Einsatzzentrale angeordnet worden sein.

**Voraussetzungen NICHT gegeben**

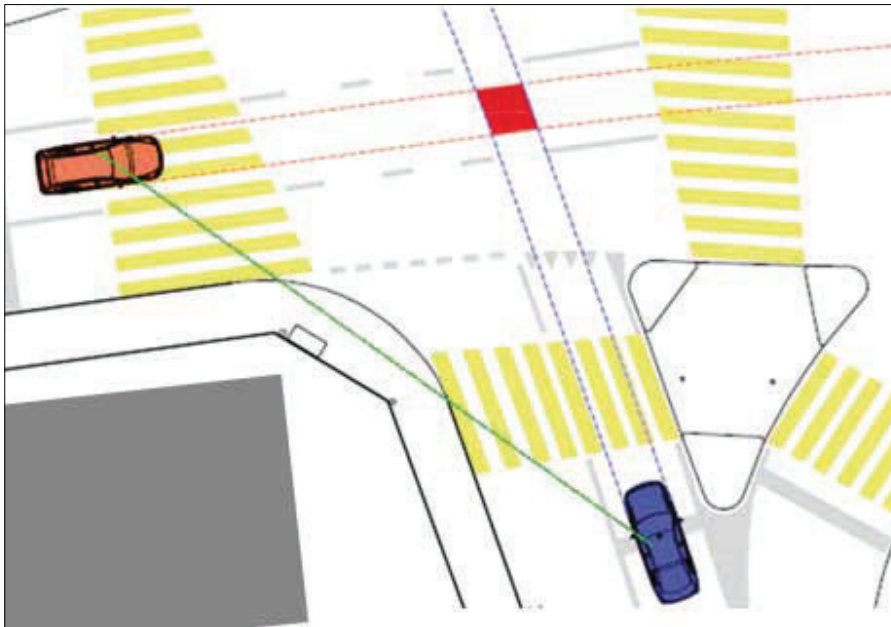
Auf Rückfahrten    Bei Einsatzübungen

ob das öffentliche Interesse (Auftragslage) dem privaten Interesse nach Nachtruhe vorgeht.

**Geschwindigkeit**

Nach Artikel 100 Absatz 4 SVG kann der Fahrzeugführer eines vortrittsberechtigten Fahrzeugs mit der gebotenen Sorgfalt auch

von Geschwindigkeitsvorschriften abweichen, ohne Unterschied von allgemein signalisierten oder auf bestimmte Fahrzeugkategorien anwendbare Bestimmungen. Dagegen darf mit Fahrzeugen, bei denen die Zulassungsbehörde aus technischen Gründen die Höchstgeschwindigkeit beschränkt hat, die im Fahrzeugausweis eingetragene



Besonders kritisch gestaltet sich die Situation auf Strassenanlagen, wo die Sichtpunkte erst kurz vor der Einmündung in Querstrasse liegen. Deshalb Stritttempo!

Geschwindigkeitslimite aus Gründen der Verkehrssicherheit auch auf dringlichen Fahrten nicht überschritten werden.

Weil bei Einsatzfahrzeugen von Feuerwehr, Sanität, Polizei und Zivilschutz keine Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung nach VTS vorgeschrieben ist (Ausnahmen), besteht besonders für schwere Motorwagen ein gewisses Risikopotential.

Deshalb gilt auch auf dringlichen Dienstfahrten der Grundsatz von Art. 32/1 SVG, wonach die Geschwindigkeit den Verhältnissen und eben auch Fahrzeug und Ladung (Löschmittel) anzupassen ist. Je schneller man fährt, desto unwahrscheinlicher lassen

sich Fehleinschätzungen korrigieren; ganz nach dem Motto «Am Limit lenkt der Zufall».

Die Verkehrssicherheit auf Einsatzfahrten darf – wie uns allen klar ist – nie Zufall sein.



**Sichtpunkt =  
Fahren auf Sicht**

**Befahren von Verzweigungen**

Das Befahren von Verzweigungen ist deshalb anspruchsvoll, weil andere Verkehrsteilnehmer sich möglicherweise auf ihr allgemeines (Rechtsvortritt) oder signalisiertes Vortrittsrecht verlassen (Vertrauensgrundsatz SVG Art. 26/2), weshalb so langsam zu fahren ist, dass bei einem Fehlver-

halten eines Dritten angehalten werden kann (Sichtpunkt).

Auf einen Sicherheitshalt ist jedoch nach Möglichkeit zu verzichten, damit keine Unsicherheiten entstehen.

*Sorgfalt und Entschluss!*

Die Verkehrsteilnehmer müssen fühlen,

- dass es dem Einsatzfahrer ernst ist,
- dass seine Fahrt dringlich ist und
- dass ihm das Fortkommen erleichtert werden muss!

Das A und O der Sorgfalt ist bei der Durchfahrt über eine Verzweigung geboten, obwohl die Lichtsignalanlage Halt gebietet (Rotlicht). Verkehrsteilnehmer, welche die besonderen Warnsignale möglicherweise nicht wahrnehmen, vertrauen naturgemäss darauf, dass ihnen bei freigegebener Fahrt (Grünlicht) der Vortritt zusteht.

Besonders kritisch gestaltet sich die Situation auf Strassenanlagen, wo die Sichtpunkte erst kurz vor der Einmündung in die Querstrasse liegen. Bei solchen Verhältnissen muss der Verzweigungsbereich zwingend mit Schritttempo angefahren werden (hintasten zum Sichtpunkt, ab dem der Querverkehr eingesehen werden kann).

**Sanktionen**

Bei den Sanktionen gegen Einsatzfahrer standen bei den verletzten Verkehrsregeln das Überschreiten der signalisierten/allgemeinen/fahrzeugbedingten Geschwindigkeit sowie das Überfahren von Rotlichtsignalen im Vordergrund.

So ist konkret beim Überqueren eines Rotlichts eine Gefährdung Dritter nie erlaubt, und das Halten auf Sicht ist oberstes Gebot, es sei denn, andere Verkehrsteilnehmer zeigen ein absurdes Verhalten, mit welchem nicht zu rechnen war.

**Übersicht der gesetzlichen Grundlagen**

	<b>Einsatzfahrer</b>	<b>Strassenbenützer</b>	<b>Fahrzeughalter</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Gesetzliche Grundlagen</b></li> <li>• <b>Technische Vorschriften</b></li> </ul>	StGB 14, 15, 17 SVG 27, 51, 100/4, 102/1 VRV 16/3, 56/3, 97 Weisung UVEK vom 6. Juni 2005	SVG 27/2 VRV 16/1+2	VTS 34, 78, 101, 102a, 110, 141, 220/1; Anh. 11 TGV Weisung UVEK vom 6. Juni 2005
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verwendung der bes. Warnvorrichtungen</b></li> <li>• <b>Verhalten auf Einsatzfahrten</b></li> </ul>	Weisung UVEK vom 6. Juni 2005 SVG 31, 32 VRV 5, 16/3		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Unfall auf Einsatzfahrt</b></li> </ul>	SVG 51 VRV 56/3	SVG 51 VRV 54–56	VTS 34
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Straffreiheit (Sorgfaltspflichten)</b></li> </ul>	SVG 100/4	SVG 26	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vorschriften für die Strassenbenützer</b></li> </ul>		SVG 27/2 VRV 16/1+2 BGE 99 IV 225	SVG 99/5



Trotz Einhaltung der Sorgfaltpflicht und aller Grundregeln bei dringlichen Einsatzfahrten kann es zu Unfällen kommen.



Mit Strafflosigkeit kann nur gerechnet werden, wenn folgende Aspekte (kumulativ!) erfüllt sind:

- Die Dienstfahrt muss dringlich sein.
- Die besonderen Warnvorrichtungen müssen eingeschaltet sein.
- Es muss mit aller sich den Umständen gebotener Sorgfalt gefahren werden.

Bei krassen Fällen, wie beispielsweise eine Geschwindigkeit von 75 km/h auf einer Kreuzung bei Rot, rückt der Beweggrund des Rettungs- oder Einsatzwillens in den Hintergrund; die Schwere der Verletzung und Gefährdung des Rechtsguts überwiegt bei der Strafzumessung! Entsprechend wird streng geurteilt (Bussen bzw. Freiheitsstrafen). Zudem droht ein gesetzlicher Führerausweisentzug (Warnungsentzug).

#### Was, wenn es zum Unfall gekommen ist?

Nach einem Unfall kann der Führer von Feuerwehr-, Sanitäts- und Polizeifahrzeugen auf dringlicher Fahrt grundsätzlich weiterfahren, wenn die Hilfe von Verletzten und die Feststellung des Sachverhalts gewährleistet ist (VRV Art. 56, Abs. 3).

Auch müssen alle Motorwagen von Einsatzkräften, welche mit den besonderen


Warnvorrichtungen ausgerüstet sind, gemäss Art. 102a VTS mit dem Unfalldatenspeicher (UDS) ausgerüstet sein. Und gemäss Art. 56 Abs. 3 VRV dürfen Führer von Feuerwehr-, Sanitäts- und Polizeifahrzeugen auf dringlicher Fahrt weiterfahren, wenn die Aufzeichnung des Datenaufzeichnungsgerätes (RAG) gespeichert sind. Auch muss der Stecker des RAG ausgezogen werden, selbst wenn das Fahrzeug nicht mehr Art. 102a VTS entspricht. Nach pflichtgemäßem Entscheiden kann weitergefahren werden, d.h., relevant ist die Dringlichkeit des Einsatzes und ebenso die Verhältnismässigkeit.

#### Strategie und Denkmodelle

Die vielfältigen Wechselbeziehungen charakterisieren geradezu die Materie «Dringliche Dienstfahrten». Aus diesem Grund ist das vernetzte Denken der Einsatzkräfte zu

fördern, indem nach Möglichkeit weitere Gesichtspunkte (Rechts- und Fachbezüge) im Problemlösungsprozess zu berücksichtigen sind. Der ganzheitliche Ansatz soll systematisch zum Tragen kommen, und schliesslich soll sich die Erkenntnis einstellen, dass auch andere Perspektiven mit einzubeziehen sind und sich die gestellten Aufgaben nur im Rahmen der Verkehrssicherheit erfüllen lassen.

- Obwohl bei Dringlichkeitsfahrten vielfach Leben zu retten sind, ist trotzdem zu berücksichtigen, dass die Grundregel von Art. 26 Abs. 1 SVG vorschreibt, dass sich jedermann so zu verhalten hat, dass er andere nicht gefährdet. Es muss daher immer in Betracht gezogen werden, dass der Auftrag lautet, nicht nur schnell, sondern in erster Linie sicher anzukommen.
- Anders als bei der Rechtsprechung gibt es bei der Fahrphysik keine mildernden Umstände. Wer die Grenzen der Physik überschreitet, wird vom Fahrer zum hilflosen Passagier und bringt sich und andere unnötig in Gefahr.
- Aufgenommene (ausgewertete) Informationen beeinflussen unser Handeln (Gefahr erkennen, Gefahr vermeiden). Informationsdefizite aber führen dazu, dass nötige Reaktionen nicht erfolgen.
- Der reaktiven Handlungskompetenz sind Grenzen gesetzt. Die Wahrnehmung einer Risikosituation bis zur Verwirklichung einer Abwehr erfordert genügend Risikozeit. Die Risikozeit wird als die Zeit definiert, über die der Fahrer seit dem Moment des Erblickens des Hindernisses bis hin zu einer eventuellen Kollision verfügt. Sie kann vom Fahrer zur Umsetzung geübter Handlungsschemata genutzt werden, beispielsweise ein Notbrems- und Ausweichmanöver.

*Deshalb:* Geschwindigkeit rechtzeitig anpassen; Verkehrssituation bewusst checken! 

Unter Mitwirkung von Peter Ryser,  
Fachbereichsleitung Verkehr, IPH Hitzkirch  
Clara Rüsi, stv. Chefredaktorin

**118**  
swissfire.ch

Praxisnah, einsatzorientiert und mit konkretem Nutzen:

# Fachkurse SFV

Infos und Anmeldung: [www.swissfire.ch](http://www.swissfire.ch)

