

Blaues Blinklicht und Einsatzhorn bei Sonderrechtsfahrt im Kreuzungsbereich¹

Das Kammergericht Berlin hat mit Urteil vom 07.05.2007 in einem zivilrechtlichen Verfahren um Schadensersatzansprüche nach einem Verkehrsunfall mit einem Sonderrechtsfahrzeug die Anforderungen beim Einfahren in Kreuzungsbereiche präzisiert.

Folgende Leitsätze lassen sich bilden:

1. Bei Einfahrt in eine ampelgeregelt Kreuzung unter Inanspruchnahme von Sonderrechten muss blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn nicht nur rechtzeitig, sondern auch so lange eingeschaltet werden, bis der Kreuzungsbereich vollständig verlassen ist.
2. Das Einschalten des Signalhorns zum blauen Blinklicht in einem räumlichen Abstand von etwa 13,5 m und zeitlichen Abstand von 4,9 sec vor der Kollision für lediglich eine Tonfolge von ca. 3 sec Dauer ist nicht so rechtzeitig, dass die übrigen Verkehrsteilnehmer dem Gebot des § 38 Abs. 2 StVO nachkommen können, „sofort freie Bahn zu schaffen“.
3. Je mehr von Verkehrsregeln abwichen wird, umso mehr müssen Warnzeichen geben werden. Der Fahrzeugführer muss sich vergewissern.

Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger fuhr bei für ihn grünem Ampellicht in den Kreuzungsbereich ein. Dort kam es zu einem Zusammenstoß mit dem mit Sonderrechten fahrenden Fahrzeug der Beklagten., wobei dieses in seiner Fahrtrichtung bei rotem Ampellicht in die Kreuzung eingefahren war.

Der Kläger hat im Verfahren vorgetragen, er sei mit ca. 45 km/h in den freien Kreuzungsbereich eingefahren, als plötzlich von rechts das Einsatzfahrzeug zügig herangefahren kommen sei. Das Einsatzhorn sei erst unmittelbar vor der Kollision eingeschaltet worden. Der Kläger verlangt Ersatz seines Schadens in Höhe von 5150,10 EUR.

Die Beklagte hat vorgetragen, das Einsatzhorn sei mehr als drei Sekunden vor der Kollision eingeschaltet gewesen. Das Einsatzfahrzeug habe sich unter Einhaltung

¹ Siehe insgesamt zu Fahrten unter Inanspruchnahme von Sonderrechten: Schneider, Feuerwehr im Straßenverkehr; Fischer, Sonderrechte im Straßenverkehr in DER FEUERWEHRMANN 2005, 221 ff; Fischer, Rechtsfragen beim Feuerwehreinsatz, 3 Auflage, 6.2.

von Schrittgeschwindigkeit in die Kreuzung hineingetastet. Nachdem es die mittlere Fahrspur passiert gehabt und der gesamte Verkehr im Kreuzungsbereich stillgestanden habe, sei es langsam in die dritte Spur gefahren. Es wurde die Aufrechnung mit Gegenforderungen in Höhe von 6188,02 EUR wegen eigener Schäden erklärt.

Das Landgericht hat die Klage nach einer Beweisaufnahme über den Hergang des Verkehrsunfalls durch Zeugenvernehmungen und durch Einholung eines Sachverständigengutachten zur Auswertung des Unfalldatenschreibers abgewiesen.

Die Berufung des Klägers, mit der er sein erstinstanzliches Klageziel weiterverfolgte, war in vollem Umfang erfolgreich. Das Kammergericht Berlin hob das Urteil des Landgerichts auf und verurteilte die Beklagte zu vollem Schadensersatz.

Die Beklagte hafte nach den §§ 7 Abs. 1 StVG, 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG für den von ihrem Fahrzeug verursachten Unfall. Denn dem Landgericht könne nicht darin gefolgt werden, wenn es meine, der Kläger habe gegen seine Verpflichtung verstoßen, dem Einsatzfahrzeug der Beklagten nach § 38 Abs. 1 S. 2 StVO freie Bahn zu schaffen.

Das Kammergericht begründet sein Urteil wie folgt:

Auszugehen sei von den folgenden Grundsätzen, die der ständigen Rechtsprechung des Senats entsprechen.

Für das Überqueren einer durch Rotlicht gesperrten Kreuzung kann ein Vorrang eines Dienstfahrzeuges durch rechtzeitiges Einschalten von Blaulicht und Einsatzhorn geschaffen werden². Dieses Wegerecht wird durch die Signale Einsatzhorn und Einschalten der blauen Rundumkennleuchten eines Einsatzfahrzeuges ausgelöst, und das Gebot nach § 38 Abs. 2 StVO, freie Bahn zu schaffen, ist von den anderen Verkehrsteilnehmern unbedingt und ohne Prüfung des Wegerechts zu befolgen.

Will der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges an einer ampelgeregelten Kreuzung Wegerecht in Anspruch nehmen, so muss er die Signale Einsatzhorn und Blaulicht seines Einsatzfahrzeuges rechtzeitig vor Überqueren der für ihn maßgeblichen Haltelinie einschalten. Auf Höhe dieser Haltelinie beginnt der Bereich der Kreuzung, in dem sich andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Fahrzeuge des Querverkehrs befinden können, welche - obwohl die Ampel für sie grünes Licht abstrahlt - dem Einsatzfahrzeug das Wegerecht gewähren sollen. Nur ein längere Zeit vor einer Kreuzung eingeschaltetes Einsatzhorn muss grundsätzlich von einem aufmerksamen Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden.

² BGHZ 63, 327 = NJW 1975, 648; Senat, DAR 1975, 78 = VersR 1976, 887; DAR 1976, 16 = VersR 1976, 193; VerkMitt 1998, 36 = NZV 1989, 192 = VersR 1989, 268; VerkMitt 1998, 14 = MDR 1997, 1121; VerkMitt 1998, 90



Nur wenn blaues
Blinklicht und
Einsatzhorn zusammen
eingeschaltet sind, sind
andere
Verkehrsteilnehmer
nach § 38 StVO
verpflichtet „sofort frei
Bahn „ zu schaffen.

Dem Fahrer eines Einsatzfahrzeuges muss hierbei immer bewusst sein, dass andere Verkehrsteilnehmer der Verpflichtung des § 38 II StVO, ihm freie Bahn zu schaffen, erst nachkommen können, nachdem sie diese Signale wahrgenommen haben oder bei gehöriger Aufmerksamkeit hätten wahrnehmen müssen.

Der Fahrer eines Einsatzfahrzeugs kann nicht damit rechnen, dass die anderen Verkehrsteilnehmer ihre Fahrzeuge, wenn sie die Signale bemerken, von einem Augenblick zum anderen zum Stehen bringen oder die sonst gebotenen Maßnahmen treffen. Zwar sind die anderen Verkehrsteilnehmer verpflichtet, „sofort freie Bahn zu schaffen“, ihnen muss aber ein ausreichender, wenn auch kurz bemessener Zeitraum bleiben, um wahrzunehmen, aus welcher Richtung das Einsatzfahrzeug kommt und um sodann entsprechend reagieren zu können. Die Frage, wie freie Bahn zu schaffen ist, hängt nämlich für den jeweiligen betroffenen Verkehrsteilnehmer ganz wesentlich davon ab, aus welcher Richtung (von hinten, im Querverkehr, aus der Gegenrichtung) sich für ihn das Einsatzfahrzeug nähert.

Für die Frage der Rechtzeitigkeit des Einschaltens der Signale Einsatzhorn und Blaulicht ist deshalb im Falle des Überquerens einer durch Rotlicht gesperrten Kreuzung weniger die Entfernung von der Haltelinie als vielmehr die Zeit zwischen dem Einschalten beider Signale und dem Überfahren der Haltelinie maßgeblich. Wie lange diese Zeit zu bemessen ist, hängt von den Umständen der jeweiligen Situation ab. In der Regel wird der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges davon ausgehen können, dass ein Einschalten 10 Sekunden (dies entspricht in etwa drei Tonfolgen) vor Überqueren der Haltelinie jedenfalls rechtzeitig erfolgt ist.

Will der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges für den gesamten Bereich einer ampelgeregelten Kreuzung Wegerecht in Anspruch nehmen, so muss er die Signale nicht nur rechtzeitig einschalten, er muss die Signale Einsatzhorn und Blaulicht seines Einsatzfahrzeuges auch so lange eingeschaltet lassen, bis er den Kreuzungsbereich mit seinem Einsatzfahrzeug vollständig verlassen hat. In aller Regel ist dies erst dann der Fall, wenn das Einsatzfahrzeug sich beim Verlassen der Kreuzung auf Höhe der für den Gegenverkehr bestimmten Haltelinie befindet. Erst auf Höhe dieser Haltelinie endet der Bereich der Kreuzung, in dem sich andere Verkehrsteilnehmer befinden können, welche - obwohl die Ampel für sie grünes Licht abstrahlt - dem Einsatzfahrzeug das Wegerecht gewähren sollen. Ein früheres Abschalten auch nur eines der beiden Signale birgt die Gefahr, dass andere

Verkehrsteilnehmer davon ausgehen, der Fahrer des Einsatzfahrzeuges würde kein Wegerecht mehr in Anspruch nehmen³.

Auch wenn die vorstehend dargelegten „Regeln“ eingehalten werden, bedeutet dies nicht, dass der Fahrer eines Dienstfahrzeuges „blindlings“ oder „auf gut Glück“ in eine Kreuzung bei rotem Ampellicht einfahren darf. Er darf vielmehr auch unter Inanspruchnahme von Sonderrechten bei rotem Ampellicht erst dann in die Kreuzung einfahren, wenn er sich davon überzeugt hat, dass ihn alle anderen Verkehrsteilnehmer wahrgenommen und sich auf seine Absicht eingestellt haben. Erst unter diesen Voraussetzungen darf er darauf vertrauen, dass ihm von den anderen Verkehrsteilnehmern freie Fahrt gewährt wird.

Der Fahrer des Einsatzfahrzeuges, der bei für ihn rotem Ampellicht eine Kreuzung überqueren will, muss sich deshalb vorsichtig in diese vortasten, um sich auf diese Weise davon zu überzeugen, dass sämtliche Teilnehmer des Querverkehrs die Signale wahrgenommen haben⁴. Bei einer unübersichtlichen Kreuzung kann das sogar die Verpflichtung bedeuten, nur mit Schrittgeschwindigkeit einzufahren⁵.



Das Überfahren einer durch eine Lichtzeichenanlage geregelten Kreuzung bei Rot erfordert höchste Konzentration und Sorgfalt. Das Einsatzhorn ist rechtzeitig vor und während des Überfahrens des Kreuzungsbereichs einzuschalten, es sei denn jeder Querverkehr kann –anders als auf diesem Bild– ausgeschlossen werden.

Angesichts seiner durch die besondere Gefahrenlage verstärkten Sorgfaltspflicht kann es im Einzelfall für den Fahrer des Einsatzfahrzeuges durchaus zumutbar sein, sein Fahrzeug fast zum Stillstand abzubremsen, um auf diese Weise eine hinreichende Übersicht über die Verkehrslage zu gewinnen.

Je mehr der Sonderrechtsfahrer von den Verkehrsregeln abweicht, umso mehr muss er Warnzeichen geben und sich vergewissern, dass der Verkehr sie befolgt⁶.

Wegen des Ausnahmecharakters der Regelung des 38 I StVO trifft nach der Rechtsprechung des BGH und des Senats den Halter des Einsatzfahrzeuges die Darlegungs- und Beweislast für die Umstände, aus denen er die Berechtigung

³ KG VerMitt 1981, 95; Hentschel, Straßenverkehr, 37. Auflage, § 38 StVO Rdnr. 10

⁴ KG VerMitt 1985, 4

⁵ KG VerMitt 1982, 37; VerMitt 1989, 36 = VersR 1989, 268 = NZV 1989, 192; Vgl. hierzu auch Fischer, Sonderrechte im Straßenverkehr, DER FEUERWEHRMANN 2005,221, 225 und OLG Hamm DAR 1996, 93

⁶ BGH, VRS 36, 40; BGH, VersR 1974, 577; Senat, NZV 2005, 636 = VM 2005 Nr. 45 = VRS 108, 417; Urt. v. 15. 1. 2007 - 12 U 145/05 - Hentschel, Straßenverkehrsrecht, aaO, StVO 35 Rn. 8

herleitet, das sonst bestehende Vorrecht anderer Verkehrsteilnehmer zu „missachten“⁷.

Legt man diese Grundsätze zu Grunde, so hat der Fahrer des Einsatzfahrzeuges der Beklagten den Unfall schuldhaft verursacht.

Das Verhalten des Fahrers des Einsatzfahrzeuges ist unmittelbar nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu beurteilen. Hiernach hat sich der Fahrer des Einsatzfahrzeuges schon dadurch verkehrswidrig verhalten, dass er während der Rotphase in die Kreuzung eingefahren ist, als für den herannahenden Kläger die Fahrt in dessen Richtung freigegeben war (§ 37 Abs. 2 Nr. 1 S. 1 und S. 7 StVO).

Entgegen der Ansicht des Landgerichts stand dem Fahrer des Einsatzfahrzeuges kein Wegerecht zu, er hat nämlich das Signal Einsatzhorn zu spät und nur für eine zu kurze Zeit eingeschaltet. Nach den Feststellungen des Sachverständigen erfolgte das Einschalten des Einsatzhorns etwa 13,5 Meter bzw. 4,9 Sekunden vor der Kollision, und zwar lediglich für eine Tonfolge. Ausgehend von einer Dauer der Tonfolge von ca. 3 Sekunden war diese ca. 7,5 m bzw. 1,9 Sekunden vor der Kollision zu Ende. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass eine einzeln ausgelöste Tonfolge des Einsatzhorns nicht so nachhaltig vernehmbar ist wie ein auf Dauerton geschaltetes Horn.

Vorliegend kommt hinzu, dass aus Sicht der anderen Verkehrsteilnehmer das Einsatzhorn bereits rund 2 Sekunden vor der Kollision wieder ausgeschaltet worden war und deshalb unklar war, ob das Beklagtenfahrzeug überhaupt ein Wegerecht in Anspruch nehmen wollte.

3. Die Beklagte haftet dem Kläger dem Grunde nach in vollem Umfang, weil der Unfall derart überwiegend vom Fahrer des Einsatzfahrzeuges verursacht und verschuldet worden ist, dass eine Mithaftung durch den Kl. entgegen der Ansicht des Landgerichts nicht in Betracht kommen kann⁸. Dem Kläger ist ein schuldhaftes Verhalten nicht vorzuwerfen. Er konnte auf sein durch das grüne Ampellicht begründete Vorrecht vertrauen. Die Beklagte hat nicht dargelegt, dass der Kläger das mit Blaulicht fahrende Einsatzfahrzeug visuell so rechtzeitig wahrnehmen konnte, dass eine unfallverhütende Reaktion noch möglich war. Es kann vorliegend dahinstehen, ob der Unfall für den Kl. unabwendbar i.S. von § 7 Abs. 2 StVG war. Jedenfalls führt die Abwägung nach § 17 StVG zur vollen Haftung der Beklagten.

Ralf Fischer

⁷ BGH, VersR 1962, 834, 836; KG, VerkMitt 1982 Nr. 41, 46; VerkMitt 1998, 14 = MDR 1997, 1121; VerkMitt 1998, 90

⁸ §§ 839 BGB i.V.m. Art 34 GG, §§ 7, 17 StVG; vgl. KG, VersR 1987, 822