Verhalten und Fehlverhalten beim Einrücken

«Das passiert mir ja eh nicht»

In der Feuerwehr wird viel gefahren. Dabei schlägt die Fahrweise immer wieder Wellen, auch medial. Sei es beim Ausrücken mit oder ohne Sondersignal, oder sei es bereits beim Einrücken. Offensichtlich lässt das Adrenalin den einen oder anderen AdF alle rechtsstaatlichen wie auch physikalischen Gesetze vergessen.

Es passierte kürzlich im Kanton Thurgau: Ein Angehöriger der örtlichen Feuerwehr kommt zurück von einem Kleinalarm, bei dem er am Rande im Einsatz stand. Auf der Heimfahrt befährt er eine Einbahnstrasse in falscher Richtung. Eine Polizeipatrouille beobachtet ihn, und bei der anschliessenden Kontrolle nimmt sie Alkoholgeruch wahr. Noch auf Platz zieht die Polizei seinen Führerausweis ein.

Oder jener Fall, ebenfalls aus der Ostschweiz: Eines Abends alarmiert die gleiche Brandmeldeanlage im gleichen Gebäude mehrmals fehl. Die ersten beiden Male konnte die Feuerwehr nichts Verdächtiges feststellen. Dann schlägt die BMA zum dritten Mal Alarm. Ein AdF rückt ein und fährt hierfür zackig durch eine verkehrsberuhigte 30er-Zone zum Feuerwehrdepot. In einer Rechtskurve kollidiert er mit der Partnerin eines AdF, der bereits eingerückt ist, die sich wieder auf den Heimweg machen wollte. Es kommt zu einer seitlich-frontalen Kollision mit Personenschaden. Die Polizei muss alarmiert werden mit entsprechenden Konsequenzen.

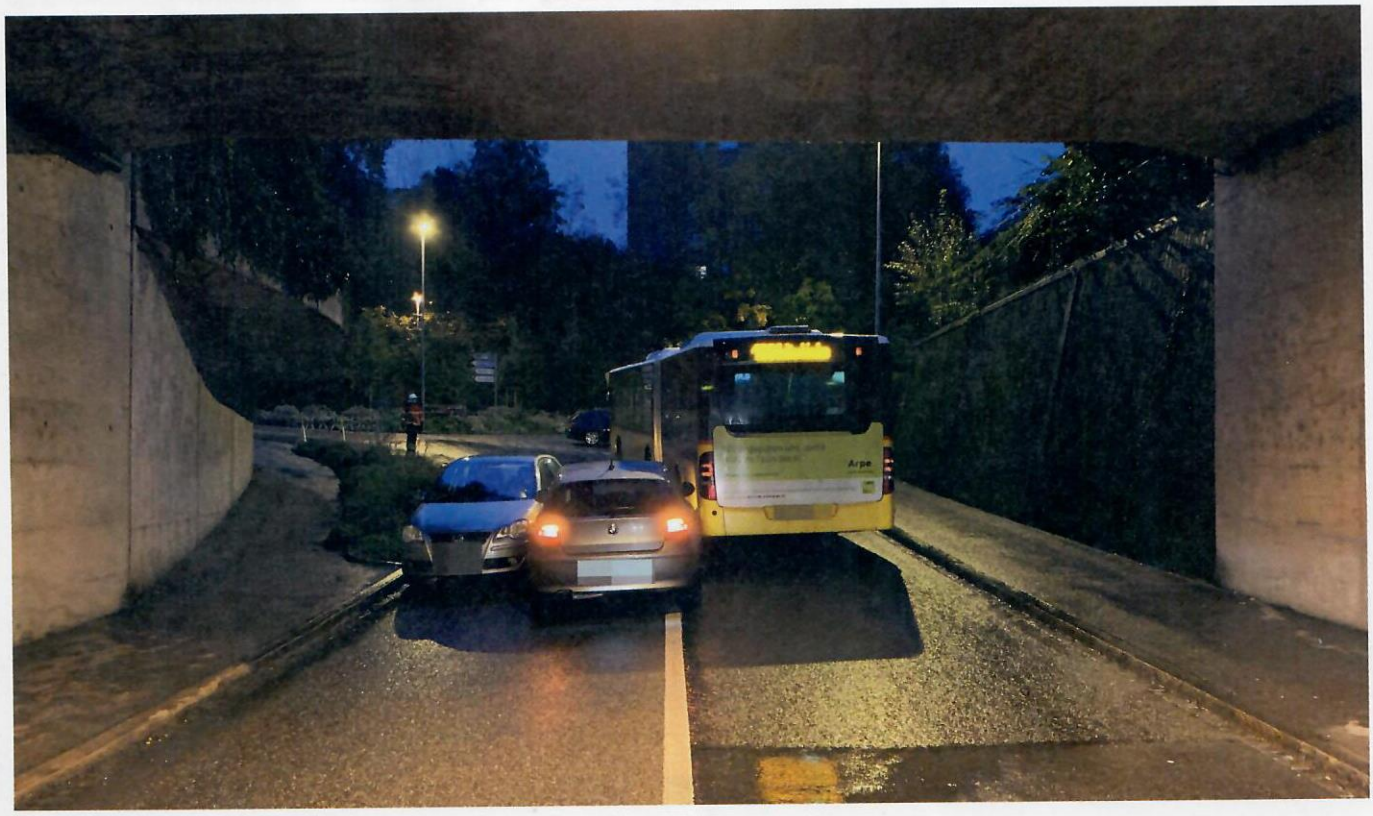
Das Gesetz ist klar, doch das Adrenalin ist stark

Das Strassenverkehrsgesetz ist klar: Egal ob Mitglied einer Feuerwehr oder nicht, die Regeln gelten für alle – auch im Alarmfall. Das heisst, Geschwindigkeitsübertretungen, Vortrittsmissachtungen, übermässiger Alkoholkonsum oder Befahren von abgesperrten Strassen sind beim Einrücken verboten. Erst im Feuerwehr-Fahrzeug mit Sondersignal (also Blaulicht und Wechselklanghorn) darf unter Wahrung der Sorgfaltspflicht und Verwendung der erforderlichen Warnsignale davon abgewichen werden (siehe Box Leitfaden Dringliche Dienstfahrt). Doch das Thema «Fahren» und dabei auch das Fahr- und/oder Fehlverhalten beim Einrücken modert in der Feuerwehrlandschaft latent. Ab und an bricht es eben durch und erscheint in der Öffentlichkeit, wie auch letzten Herbst.

Unfall beim Einrücken

Es war Oktober 2019. Eine Feuerwehr in der Nordwestschweiz hat für ihre Alarmübung alle AdF alarmiert. Zwei AdF wollten so schnell wie möglich ins Feuerwehrmagazin einrücken, fuhren in ihren Autos hintereinander. Innerorts schlossen sie auf einen Gelenkbus auf und überholten diesen auf gerader Strecke links der Sicherheits-

Beim Einrücken zur Alarmübung passiert der Unfall. «Trotz des alarmmässigen Aufgebots waren sie als Lenker ihrer Privatautos nicht berechtigt, von den Verkehrsregeln abzuweichen», hielt die Kapo fest.



Fotos: zVg

linie, mit Behinderung des Gegenverkehrs, und konnten aus ihrer pflichtwidrigen Unvorsichtigkeit ihre Fahrzeuge nur mehr ungenügend beherrschen, wie es in einem Strafbefehl vom Februar 2020 heisst, der mittlerweile rechtskräftig und damit einsehbar ist. Gegen den zweiten Strafbefehl wurde Einsprache erhoben.

Der Beschuldigte befand sich auf der Gegenfahrbahn links der Sicherheitslinie auf der Höhe des Kotflügels des Gelenkbusses und bemerkte das korrekt entgegenkommende Fahrzeug zu spät. Dabei kam es zu einer Frontal-/seitlichen Kollision mit beiden korrekt fahrenden Fahrzeugen. Dieses Verhalten sei strafbar, konkludiert der rechtskräftige Strafbefehl abschliessend.

Bereits die Kantonspolizei hielt in ihrer damaligen Medienmitteilung fest: «Trotz des alarmmässigen Aufgebots waren sie als Lenker ihrer Privatautos nicht berechtigt, von den Verkehrsregeln abzuweichen.» Sie verzeigte beide AdF und nahm ihnen die Führerausweise ab.

Exkurs in die Physik

Warum Geschwindigkeit ein Problem ist, zeigt sich an der Formel zur Berechnung des Bremswegs als Teil des Anhaltewegs. Die Geschwindigkeit ist mehrfach drin in der Berechnung des Bremswegs: doppelt und multipliziert.

Reaktionsweg Formel:

$$\frac{\text{Geschwindigkeit}}{10} \times 3$$

Bremsweg Formel:

$$\frac{\text{Geschw.}}{10} \times \frac{\text{Geschw.}}{10}$$

Reaktionsweg Beispiel mit 50 km/h:

$$\frac{50}{10} \times 3 = 15\,\text{m}$$

Bremsweg Beispiel mit 50 km/h

$$\frac{50}{10} \times \frac{50}{10} = 25\,\text{m}$$

Anhalteweg bei 50 km/h = 40 m (= Reaktionsweg + Bremsweg)

Reaktionsweg Beispiel mit 30 km/h 9 m

Bremsweg Beispiel mit 30 km/h: 9 m

Anhalteweg bei 30 km/h = 18 m (= Reaktionsweg + Bremsweg)

Ob ein Fahrzeug mit 30 km/h oder mit 50 km/h fährt, hat einen entscheidenden Einfluss auf das Fahrverhalten und einen noch grösseren auf den Bremsweg. Bei 18 Metern, die ein Fahrzeug mit 30 km/h bis zum vollständigen Stillstand benötigt, beginnt das Fahrzeug mit 50 km/h gerade mit dem Bremsen, hat also an jener Stelle noch knapp 50 km/h auf dem Tacho. Erst die doppelte Wegstrecke danach, also nach 40 Metern steht auch das Fahrzeug mit 50 km/h still.

«Die wenigen Sekunden sind nicht entscheidend.»

Der Kommandant Marc Leber ist Jurist und arbeitet seit über 20 Jahren bei der Strafverfolgung in einem anderen Kanton. Er suchte umgehend das Gespräch mit den beiden fehlbaren AdF. Aufgrund seiner Erfahrung konnte er ihnen von Beginn weg aufzeigen, was auf sie zukommen werde. Im Strassenverkehrsgesetz gibt Artikel 90 Absatz 2 klar vor, was die Fehlbaren beim Vorwurf einer groben Verletzung der Verkehrsregeln zu erwarten haben: «Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt.»

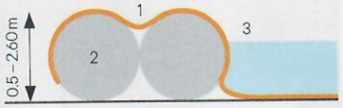
Und er präzisiert: «Es ist die langjährige und reichhaltige Rechtsprechung der kantonalen, vor allem aber der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, die diese generell-abstrakte Allgemeinformulierung der ‹Hervorrufung einer ernstlichen Gefahr für die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer› in Absatz 2 in der Praxis ganz genau definiert. Das Bundesgericht gibt unter anderem an, und bestätigte dies in zig weiteren Urteilen seither, dass die Möglichkeit des Eintritts einer ernsthaften Verletzung der Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer als in hohem Masse möglich beurteilt werden muss, sprich, das Verhalten birgt in sich die grosse Gefahr des Eintritts einer schweren Verletzung. Man nennt dies im juristischen Fachjargon ‹hohe generell-abstrakte Gefährdung› beziehungsweise ‹konkrete Gefährdung›.»

Marc Leber mahnt allgemein: «Durch zu hohe Geschwindigkeit mit einem schweren Fahrzeug, wie es Feuerwehreinsatzfahrzeuge generell sind, droht somit schon per se immer eine höhere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer, wie aber auch für mitfahrende Feuerwehrkameraden, die ebenfalls gefährdet werden können. Das Schwergewicht, der Bremsweg, die Aufprallwucht, die Lenkbarkeit, all das ist bei einem der unseren Einsatzfahrzeuge grundsätzlich viel schwieriger einzuschätzen. Mangelnde Fahrpraxis, gepaart mit hohem Einsatzstress und Adrenalin, muss

Anzeige

AESCHLIMANN Hochwasserschutz AG

Weniger Schäden mit MASSGESCHNEIDERTEN SCHUTZVORKEHRUNGEN



1 Dichtungsplane
2 Wasserfüllung
3 Hochwasserschutz

Kunststoffelement mit Wasserfüllung AE KS 150 (Anstauhöhen bis 60 cm) • rasch und zuverlässig • wieder verwendbar • polyvalent einsetzbar

Mobildeich - Schlauchsystem mit Wasserfüllung • erprobt, beste Referenzen • einfache Handhabung • schnell, stabil, sicher

Weierweg 3 – 4915 St. Urban – Tel. 062 768 70 00 – www.aehws.ch – info@aehws.ch

als höchst gefährliche und explosive Mischung angesehen werden. Dem ist darum speziell bei der Fahrerausbildung in der Miliz vermehrt besondere Beachtung zu schenken. Es besteht kein Raum für Selbstüberschätzung und mangelnde Selbstreflexion.»

Das zusätzliche Risiko steht in keinem Verhältnis

Alljährlich ermahnt Marc Leber darum alle Angehörigen seiner Feuerwehr, beim Einrücken die Verkehrsregeln einzuhalten. «Mit einem Unfall unterwegs – beim Einrücken oder beim Ausfahren – ist niemandem geholfen», betont er: «Die wenigen Sekunden sind nicht entscheidend.» Und die physikalischen Gesetze geben ihm recht (siehe Box). Auf einer Wegstrecke von wenigen Kilometern kann ein Fahrer mit übersetzter Geschwindigkeit nur wenige Sekunden Zeitgewinn herausholen – und das bei erhöhter Geschwindigkeit des Gefährts, der Chauffeur unter Adrenalin und in einer Stresssituation. Die Gefahr ist um ein Vielfaches höher – objektiv betrachtet. Die Sondersignale erlauben denn auch nicht automatisch höhere Geschwindigkeiten, vielmehr gemahnen sie den Fahrzeuglenker zu höherem Mass an Aufmerksamkeit.

«Wir müssen uns bewusst sein», bekräftigt Marc Leber, «unser Milizsystem bürdet den Fahrern der schweren Feuerwehr-Fahrzeuge viel Verantwortung auf – sie müssen in Stresssituationen ein schweres Motorfahrzeug mit Blaulicht und Wechselklanghorn trotz wenig Erfahrung und Routine zu jeder Tages- und Nachtzeit, bei jedem Verkehr und bei Wind und Wetter fahren.» Deshalb hält sich Kommandant Marc Leber in seiner 30-jährigen Erfahrung bei der Feuerwehr auch auf Blaulichtfahrten an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Und als Weckruf hat er den beiden verunfallten AdF darum für zwei Monate verboten, ein Feuerwehr-Fahrzeug zu fahren.

Mittlerweile ist ein Urteil rechtskräftig. Einer der AdF hat den Strafbefehl der Staatsanwaltschaft akzeptiert. Er wurde verurteilt wegen Überholen mit Behinderung des Gegenverkehrs, Überholen links der Sicherheitslinie sowie Nichtbeherrschen des Fahrzeuges. Erschwerend wirkten auf die Vergehen, dass er diese vorsätzlich, also wissentlich und willentlich, beging. Busse und Kosten beliefen sich auf 2610 Franken, dazu kam eine bedingte Geldstrafe von 40 Tagessätzen, also mehr als ein Monatslohn, sollte er in den folgenden zwei Jahren wieder straffällig werden. Schwer wiegen auch der Eintrag im Strafregister sowie die Administrativmassnahme des Strassenverkehrsamtes: Es drohen bis zu drei Monate Ausweisentzug.

Harte Konsequenzen

Jeder der genannten Fälle hatte harte Konsequenzen für die Beteiligten zur Folge. Denn Privatpersonen rücken ein, AdF rücken aus. Entsprechend würde bei einem Unfall auch die Schuld zugewiesen. Obwohl auch eine Fahrt mit Sondersignalen nur bedingt Vortrittsrechte einräumt. Die physikalischen Gesetze sind zwar die gleichen wie bei der Fahrt als Privatperson, rechtsstaatlich ist es ein Unterschied, wie auch der «Leitfaden Dringliche Dienstfahrt» des SFV erläutert (siehe Kasten).

Marco Moser, Co-Chefredaktor

Leitfaden Dringliche Dienstfahrt

Der Schweizerische Feuerwehrverband hat seinen «Leitfaden Dringliche Dienstfahrt: Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn – Richtiges Verhalten auf dringlichen Dienstfahrten – Rechtsprechung» überarbeitet. Alle Kommandanten der Schweizer Feuerwehren haben kürzlich den Leitfaden postalisch zugestellt erhalten. Bei Bedarf können weitere Exemplare im Webshop eingekauft werden:

Anzeige

Feuerwehrtechnik

Brandsimulation

SIBOX®ch

Z12
mit persönlichem Code

Z40
mit biometrischem Fingerprintleser

Z46
Mehrfach-Schlüsselsafe
mit biometrischem Fingerprintleser

- 100%-ige Identifikation
- Cloud für dezentrale Standorte
- Web-basierte Datenverwaltung

Helbling & Co. AG
Buechstrasse 2, CH-8645 Jona
www.helbling.net