

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Peter Trapp (CDU)**

vom 18. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. September 2020)

zum Thema:

Freie Bahn für Polizei und Feuerwehr

und **Antwort** vom 07. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Okt. 2020)

Herrn Abgeordneten Peter Trapp (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24992
vom 18. September 2020
über Freie Bahn für Polizei und Feuerwehr

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie viele Verstöße gegen die aus § 38 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) folgende Pflicht, sofort freie Bahn zu schaffen, wurden in Berlin im Jahr 2020 angezeigt?

Antwort zu 1:

Bei Einsätzen unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten ist unter gebotener Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse grundsätzlich höchste Eile zur Abwehr einer erheblichen Gefahr geboten. Dem sicheren und zeitnahen Ankommen am Einsatzort gebührt regelmäßig Vorrang vor einer gerichtsfesten Dokumentation etwaiger Verstöße gegen § 38 Abs. 1 StVO. Vor diesem Hintergrund können die nachfolgenden Erhebungen das tatsächliche Behinderungs- bzw. Gefährdungsaufkommen nur eingeschränkt abbilden.

Die erhobenen Daten für den Zeitraum 1. Januar bis 31. August 2020 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Tatbestand	Anzahl
Sie unterließen es, einem Einsatzfahrzeug mit eingeschaltetem blauen Blinklicht und Einsatzhorn sofort freie Bahn zu schaffen.	119
Sie unterließen es, einem Einsatzfahrzeug mit eingeschaltetem blauen Blinklicht und Einsatzhorn sofort freie Bahn zu schaffen und gefährdeten dieses.	11
Sie unterließen es, einem Einsatzfahrzeug mit eingeschaltetem blauen Blinklicht und Einsatzhorn sofort freie Bahn zu schaffen. Es kam zum Unfall.	5
Gesamtergebnis	135

(Stand 31.08.2020)

Frage 2:

Welche Sanktionen drohen den Verkehrsteilnehmern bei einem Verstoß gegen die unter 1. genannte Pflicht?

Antwort zu 2:

Gemäß bundeseinheitlichem Tatbestandskatalog drohen folgende Sanktionen:

Tatbestand	Sanktion
Sie unterließen es, einem Einsatzfahrzeug mit eingeschaltetem blauen Blinklicht und Einsatzhorn sofort freie Bahn zu schaffen.	240,00 Euro 2 Punkte im Fahreignungsregister (FAER) 1 Monat Fahrverbot
Sie unterließen es, einem Einsatzfahrzeug mit eingeschaltetem blauen Blinklicht und Einsatzhorn sofort freie Bahn zu schaffen und gefährdeten dieses.	280,00 Euro 2 Punkte im FAER 1 Monat Fahrverbot
Sie unterließen es, einem Einsatzfahrzeug mit eingeschaltetem blauen Blinklicht und Einsatzhorn sofort freie Bahn zu schaffen. Es kam zum Unfall.	320,00 Euro bis zu 2 Punkte im FAER 1 Monat Fahrverbot

Frage 3:

Gibt es, und wenn ja: welche wo normierten Regressmöglichkeiten gegen Verkehrsteilnehmende, die wegen eines Verstoßes gegen die unter Frage 1. genannte Pflicht aktiv oder passiv dazu beitragen, dass die Polizei- und/oder Feuerwehrkräfte verspätet am Einsatzort eintreffen und dadurch ein Schaden entsteht?

Frage 4:

Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Umstand, wenn es Verkehrsteilnehmenden aufgrund der baulichen und/oder tatsächlichen Begebenheiten unmöglich ist, der aus § 38 Abs. 1 StVO folgenden Pflicht zu entsprechen?

Frage 5:

Welche Regressmöglichkeiten gegenüber wem ergeben sich, wenn es Verkehrsteilnehmenden aufgrund der baulichen und/oder tatsächlichen Umstände unmöglich ist, der Pflicht aus § 38 Abs. 1 StVO zu entsprechen und deswegen ein Schaden entsteht?

Antwort zu 3 bis 5:

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam wie folgt beantwortet:

Unabhängig von den Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles kann der Geschädigte vorrangig nach den Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) – hier: § 7 StVG und § 18 StVG – und des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) – hier: §§ 823 ff. BGB – Regressansprüche konstituieren. Die Haftung aus § 7 StVG setzt kein Verhaltensunrecht vo-

raus. Als Gefährdungshaftung bezweckt sie den Ausgleich des durch den zulässigen Betrieb eines Kraftfahrzeuges (Kfz) entstandenen Schadens. Somit ist entscheidend, ob sich eine Gefahr realisiert hat, die von dem Kfz in seiner Eigenschaft als Verkehrsmittel ausgeht. Der Geschädigte muss nach allgemeinen Grundsätzen den Haftungsgrund beweisen. Er trägt somit die Beweislast für den Ursachenzusammenhang zwischen dem Betrieb des beteiligten Kfz und dem Unfall. Während der Halter nach § 7 Absatz 2 StVG nur noch bei höherer Gewalt entlastet ist, ist der Fahrer nach § 18 Absatz 1 Satz 2 StVG auch schon dann entlastet, wenn er nachweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht ist.

Im Rahmen der deliktischen Haftung nach §§ 823 ff. BGB muss insbesondere ein Verschulden des Schädigers nachgewiesen werden. Damit wird sichergestellt, dass ihm die objektiv tatbestandmäßige und rechtswidrige Handlung auch individuell zugerechnet werden kann. Das Verschulden muss sich üblicherweise gerade und nur auf den tatbestandlichen Kern beziehen, der auch Anknüpfungspunkt für die Rechtswidrigkeit ist, nicht jedoch auf die Kausalität oder den verursachten Schaden. Sofern Verkehrsteilnehmende aufgrund von baulichen oder tatsächlichen Begebenheiten keine Möglichkeit hatten, „sofort freie Bahn zu schaffen“, wird ein Verschulden im Regelfall nicht gegeben sein.

Des Weiteren existieren gesetzliche Regelungen für die Konstellation, wo beispielsweise der Geschädigte staatliches Handeln/Unterlassen als Ursache für den Schadenseintritt anführt. Rechtsgrundlage für den Amtshaftungsanspruch ist nach herrschender Auffassung § 839 BGB i.V.m. Art. 34 Satz 1 des Grundgesetzes (GG), wobei im Regelfall § 839 BGB die anspruchsbegründende Norm und Art. 34 Satz 1 GG die anspruchüberleitende und -modifizierende Norm ist. Art. 34 Satz 3 GG enthält eine spezielle Rechtswegzuweisung zu den ordentlichen Gerichten. Auch die weiteren, richterrechtlich geschaffenen Staatshaftungsansprüche können neben eine Haftung aus § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG treten, soweit sie an ein rechtswidriges Verhalten eines Beamten anknüpfen.

Frage 6:

Wie oft kam es bislang seit dem 01.01.2010 bis zur Beantwortung der Anfrage zu einem Schaden, der auf das verspätete Eintreffen von Polizei und/oder Feuerwehr zurück zu führen ist?

Antwort zu 6:

Hierzu erfolgt keine statistische Erfassung.

Frage 7:

Inwiefern spielt die Möglichkeit der Einhaltung der sich aus § 38 Abs. 1 StVO ergebenden Pflicht aufgrund baulicher Begebenheiten bei der Planung und Errichtung von Verkehrseinrichtungen im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO sowie der Entscheidung über die Einrichtung oder den Wegfall von Parkplätzen eine Rolle und welche Absprachen mit welchen beteiligten Behörden haben dazu stattzufinden?

Frage 8:

Sofern die Einhaltung der zuvor genannten Pflicht keine Rolle spielt: warum nicht?

Antwort zu 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Straßenverkehrsbehörden nehmen unter Berücksichtigung der straßenrechtlich und straßenbaulich zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen, der Verkehrsbedeutung der Straße, der Verkehrsbelastung und den verschiedenen Interessen bzw. Sicherheitsbedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden stets eine Einzelfallprüfung der notwendigen Verkehrsmaßnahmen vor. Die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen erfolgt unter Beachtung des § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). In diesem Zusammenhang erfolgt ein Abwägungsprozess, bei dem auch die Polizei und die Straßenbaubehörde angehört werden und ihre Belange vortragen können. Der Anhörungskreis ist dann zu erweitern, wenn dies zu den einzelnen Verkehrszeichen in der bundeseinheitlichen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) geregelt ist.

Den besonderen Belangen von Polizei und Feuerwehr im Zuge von Rettungs- und Einsatzfahrten trägt die StVO durch §§ 35 und 38 StVO Rechnung, welche beiden Hoheitsträgern Sonder- und Wegerechte einräumt. Dass insbesondere bei der Pflicht nach § 38 Absatz 1 StVO, „Einsatzkräften mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn sofort freie Bahn zu verschaffen“, nach den baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten eine differenzierte Betrachtung erfolgen muss, wurde bereits in der Antwort zu den Fragen 3-5 dargelegt. Dies zeigt sich beispielsweise auch darin, dass die Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse nach § 11 Absatz 2 StVO nur auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen pro Richtung besteht. Die Gewährleistung einer freien Fahrt für Einsatzkräfte mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn mittels einer Rettungsgasse wird hier durch den Fahrbahnquerschnitt, welcher aufgrund der grundsätzlich zulässigen höheren Fahrgeschwindigkeiten auch breitere Fahrstreifen beinhaltet, erleichtert.

In den übrigen Konstellationen sind die Anforderungen an den Verkehrsraum wegen der Vielzahl an Nutzungsansprüchen sehr viel höher. Daraus resultiert auch eine erhöhte Komplexität hinsichtlich der Regelung der Sicherheit und Ordnung aller am Verkehr Teilnehmenden. Die verkehrsbehördlichen Maßnahmen stehen hierbei im Einklang mit den Bestimmungen der StVO.

Frage 9:

Welche Rolle spielt die durchschnittliche Breite von PKW/LKW und Fahrzeugen der Feuerwehr bei der Planung und Errichtung von Verkehrseinrichtungen im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO sowie der Entscheidung über die Einrichtung und/oder den Wegfall von Parkplätzen im Hinblick auf die sich aus § 38 Abs. 1 StVO ergebende Pflicht?

Frage 10:

Sofern die Einhaltung der zuvor genannten Pflicht keine Rolle spielt: warum nicht?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam wie folgt beantwortet:

Bei allen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wird nicht die durchschnittliche Breite von Fahrzeugen zugrunde gelegt, sondern es muss die die Durchfahrt eines Fahrzeugs größtmöglicher Breite (2,55 m nach der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung (StVZO))

zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von 0,5 m (je 0,25 m links und rechts) unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs gewährleistet sein. Die Breite von Feuerwehrfahrzeugen entspricht diesen nach der StVZO zulässigen Abmessungen, so dass grundsätzlich auch dafür keine ergänzenden verkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Fahrgasse erforderlich sind.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Fragen 7 und 8 verwiesen.

Frage 11:

Gab es bislang seit Errichtung der sog. Pop-Up-Radwege Fälle, in denen die Polizei und/oder Feuerwehr verspätet am Einsatzort eintrafen, weil den Verkehrsteilnehmenden bedingt durch die räumlichen und tatsächlichen Begebenheiten der sog. Pop-Up-Radwege die Befolgung der Pflicht aus § 38 Abs. 1 StVO unmöglich oder zumindest erschwert wurde? Wenn ja: wie viele?

Antwort zu 11:

Hierzu erfolgt keine statistische Erfassung.

Berlin, den 07.10.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz